

Test:

MAZDA 323 F 1,6i

POSEBEN ZNAČAJ

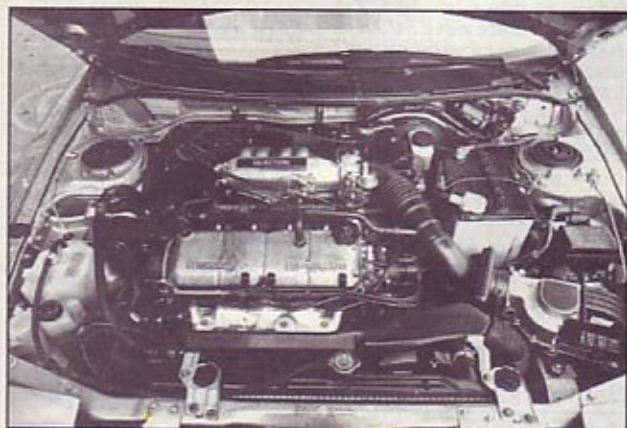
Mazda 323 F je ob svojem nastanku pomenila za njene snovalce določen oblikovalski izziv, saj njene značilnosti močno odstopajo od splošno sprejetih oblikovalskih in modnih tokov v avtomobilski industriji. Po letu 1989, ko so pri Mazdi predstavili novo generacijo modelov 323, pa se je izkazalo, da so kupci model F sprejeli, saj je postal pravi prodajni hit.

V družini mazd 323 je mazda 323 F (astback) oblikovno vsekakor najbolj zanimiva. Snovalci so ji namreč namenili, v skladu z Mazdino filozofijo pač, toliko nenavadnosti, da je v bistvu privlačna ravno zaradi njih. Kupejska oblika in pet vrat, nizek, skoraj povsem sploščen nos, ki prek nežno zaobljenih bokov preide v občutno višji ter zaobljen zadek z zračnim stabilizatorjem, so v bistvu nasprotja, katera so se Mazdini oblikovalci odločili zlit v nekakšno harmonično avtomobilsko podobo. Posebnost tega avtomobila sta tudi v nos poveznjena žarometna, ki se privzdigneta šele ob vklopu kratkih luči. Za kratko poblinkavanje z lučmi, ki je med vozniki na naših cestah tako pogosto, pa so to vlogo prevzele luči, nameščene pod nosom avtomobila, ki po videzu sicer spominjajo na meglenke. Vsekakor velja, da dvizna žarometna prispevata k športnejši podobi

te mazde. Testno mazdo je poganjal sodoben, v nosu nameščen 1,6-litrski štirivaljni s šestnajstimi ventili ob eni odmični gredi v motorni glavi, opremljen z elektronskim sistemom za vbrizgavanje goriva in vžig. Zaradi ekoloških zahtev so mu tehniki pritaknili uravnani katalizator za izpušne pline. Motor zmore največji navor 135 Nm pri visokih 4000 vrtljajih v minuti ter največjo moč 66 kW/90 KM pri 5300 vrtljajih v minuti. V praksi to pomeni, da motor za tekočo vožnjo zahteva zgornje območje vrtljajev, čeprav ga ob tem ni treba ravno priganjati. Vozniku se oddolži s tihim delovanjem skozi celotno krivuljo motornih vrtljajev in z zmerno porabo goriva, ki pa lahko pri odločnejšem vozniku prekorači tudi mejo desetih litrov bencina na sto prevoženih kilometrov. Motor kljub športnejšemu videzu avtomobila ne ponuja športnih zmogljivos-

ti, vendar zadostuje za povsem zadovoljiva hitrostna povprečja tudi na hitrih cestah. Šibkost pokaže le pri prehitevanju in vožnji v klanec, kjer bi si zahtevnejši voznik vsekakor zaželel močnejši motor. Pri tem motorju sem vsekakor imel občutek, da se tudi skozi daljše obdobje izkaže kot ne-

zahteven za vzdrževanje, saj na vsej, skoraj 4000-kilometrski preskušnji nisem dolil niti kaplje olja ali hladilne tekočine, čeprav sem motor večidel ostro priganjal in sploh zahteval od njega največ, kar zmore. Na račun tega pa mu bo k varčnosti naravnat Slovenec zlahka odpustil zmernost pri



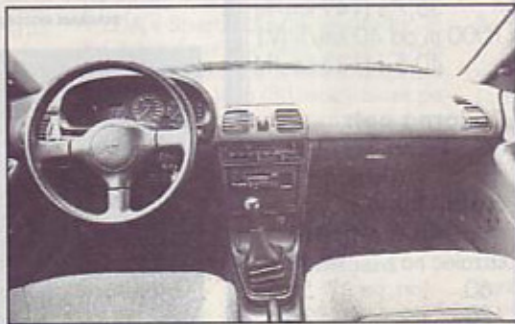
Motor: sodoben, a premalo zmogljiv



neposrednostjo, saj je moč to mazdo lahkotno voditi v vseh razmerah prav zaradi natančnega in takojšnjega odzivanja pogonskih koles na ukaze izza volanskega obroča. Tu so še električna stekla v vratih, in dvizžno streho, kakovosten radio in osrednja ključavnica, bogato založena pa je tudi armaturna plošča, ki vključuje še digitalno uro. Zunanji ogledali je moč od znotraj nastavljati ročno, iz kabine pa se tudi odpirata prtljažnik in pokrov posode za gorivo. Štiri vrata na bokih te mazde omogočajo lahek dostop tudi na (deljivo) zadnji klopi, katere naslonjalo ima na sredini ročaj za roke potnikov, po vzoru večjih limuzin.

Vsekakor velja, da dvizžni žarometi pripomorejo k športnejši podobi te mazde.

V celem zadovoljiva notranost, ob kateri imam le dve pripombi: na račun slabo lepljene prednje šipe je pri hitrosti nad 140 km na uro piš vetra povzročal zelo moteče žvižganje, ob izstopu iz avtomobila pa me je vsakokrat, ko sem prijel vrata, dodobra stresla statična električna, za katero obtožujem predvsem material na sedežih. Med prvimi vožnjami se dolgo nisem mogel znebiti nelagodnega občutka, ki me je obšel pri hitrejših vijuganjih. Ta mazda z nosom močno sili iz ovinka, ob popuščanju plina in dodajanju volana pa ji takoj in brez opozorila odnese zadek. Drsenje zadka je izza volana zelo občutno in od tod tudi moj, na srečo sicer povsem neutemeljen strah, da me bo zadek v ovinku prehitel. Pri normalni vožnji pa ostane ta mazda dovolj nevtralen avtomobil, da voznja mine brez pretresov, od voznika pa tudi ne zahteva veliko dela. Zavore zadovoljijo, vendar ob malce močnejšem pritisku na zavorni pedal prekmalu blokirajo, tako da zahtevajo nežnejše ukaze in pazljivost na mokri in spolzki cesti.



Kokpit: bogata oprema in urejenost

Zadek: prtljažnik skriva tudi opremo

zmogljivostih. Znotraj je ta mazda oblikovana in opremljena v značilnem japonskem slogu. To pomeni urejenost kokpita, veliko udobju voznika in potnikov namenjenih električnih pomagala in preveč mehko oblažene sedeže. Med opremo, ki (predvsem) vozniku lajša vožnjo, se najde po višini nastavljiv volanski obroč s servoojačevalnikom, ki je nameščen skoraj navpično, obenem pa pretanek in morda celo malce prevelik. Vsekakor me je volan navdušil s svojo

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: IGOR MODIC**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 78,0 x 83,6 mm - gibna prostornina 1598 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,7 m/s - specifična moč 41,3 kW (56,3 KM)/liter - največji navor 135 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 5,0 litra - motorno olje 3,4 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 65 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I.: 3,416; II.: 1,842; III.: 1,290; IV.: 0,972; V.: 0,775; vzvratno 3,214; diferencial 4,105 - platišča 5 J x 13 - gume 175/70 R 13, kotalni obseg 1,80 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi 33,4 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese - spredaj vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili, zadaj vzmetni nogi, vzdolžno in prečno vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalume (hlajenje), zadaj bobnaste, servo - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijajo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4260 mm - širina 1675 mm - višina 1335 mm - medosna razdalja 2500 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1435 mm - rajdni krog 9,8 m - najmanjša razdalja od tal 130 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zad. naslonjala) 1698 mm - širina (kololci) spredaj 1420 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 840 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 860-1080 mm, zadnja klop 920-700 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normno) 335/520 litrov - posoda za gorivo 55 litrov

Teže: prazno vozilo 960 kg - dovoljena skupna teža 1340 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavoro 450 kg - dovoljena obtežba strehe 70 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,4 s - poraba goriva [ECE]: 5,9/7,8/9,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

**Naše meritve****Največja hitrost**

176 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 4,9 s
0 - 80 km/h 7,6 s
0 - 100 km/h 11,6 s
0 - 120 km/h 18,3 s
0 - 140 km/h 29,1 s

1000 m z mesta :

33,6 s (146 km/h)

Prožnost:1000 m od 40 km/h (IV.)
35,7 s (149 km/h)1000 m od 40 km/h (V.)
40,5 s (133 km/h)**Zavorna pot:**

od 100 km/h 50,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	56,2
80	76,1
100	95,0
120	114,2

Poraba goriva:

testno povprečje:
9,3 litra/100 km

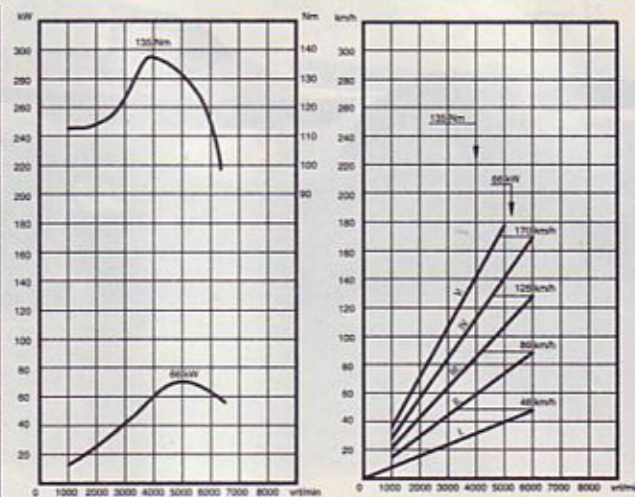


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- oprema
- uglajenost motorja
- neposreden volan

Grajammo

- končna obdelava
- lega na cesti
- motorne zmogljivosti
- blokiranje zavor

Cena

Cena: ATS 140.768 + 43 odstotkov tolarskih dajatev
(Y.C.C. d.o.o., Kranj)

Končna ocena

Mazda 323 F 1,6i je oblikovni in značajski posebnost, v katerem sta združena sodobnost in bogata oprema s pridihom družinske športnosti. Motor sicer ponuja zmerne zmogljivosti, pa tudi zanesljivo delovanje in varčnost pri porabi goriva.