

## Test: MAZDA 323 SEDAN

*Prva je mazda 323 – kot kombi-limuzina: dvojna bočna vrata, prisekan zadek ter tretja vrata na njem. Tretja je mazda 323 F: limuzina s petimi vrati in s kupejevsko podobo. Mazda 323 sedan sodi natančno mednji: kot limuzina s štirimi vrati in z običajnim prtljažnim pokrovom na klasičnem zadku. Jasno: natančneži vedo še za mazdo 323 kombi. Ampak ta zdajle ne šteje: lani, med prenavo, so jo preskočili, pa je ostala takšna kot je bila že prej.*

Mazda 323, ki ji pripada tudi vzdevek familia, da bi ne bilo dvomov o njeni družinskosti, je prišla na svet leta 1977 in to s pogonom na zadnji kolesi. Vse v (njenem) nosu so ponudili tri leta pozneje, pri čemer so jo Japonci in Avstranci spoznavali tudi kot ford laser in meteor, Američani pa kot mercury traser. Leta 1985 so ji namenili nove karoserije, nekaterim različicam pa tudi turbinski polnilnik, šestnajstventilsko tehniko in stalni štirikolesni pogon. Vnovično obdelavo je ta mazda – z novimi motorji vred – doživela leta 1987, premiera najnovejše generacije, vključno 323 sedan, ki smo ga tokrat preskusili, pa je bila lani.

Zamotano? Da, lahko postane, če si skušate zapomniti še naslov te avtomobilske firme: Toyo Kogyo, Fuchu-Machi, Agi-gun, Hiroshima. Tovarna osebnih avtomobilov Mazda je namreč le del velikega tovarniškega koncerna.

Tudi različica 323 sedan, ni tiste sorte, ki bi se človeku za vekomaj vtisnila v spomin. Že res, da s svojim zadnjim delom zelo rahlo spominja na mercedes 190, res je pa tudi, da sodi med tiste japonske avtomobile nižjega srednjega razreda, ki med mimoidočimi ne vzbujajo pretiranega zanimanja.

Ne rečem za 323 F: ta je zaradi kupejevskega zadka, opaznih oblin in pogrezljivih žarometov dosti vznemirljivejša. Ampak sedan – ta ostaja limuzina klasične, morebiti celo dolgočasne oblike z japonskim nosom, z japonskima bokoma in s skoraj že tradicional-



no japonsko zalogo serijske opreme.

Karoserijske skladnosti ne manjka. Obliko so spretno uravnotežili z dovolj aerodinamike, da je po volji času, pa spet ne s toliko, da bi kazila udobje in uporabnost v celoti. Zato so vsa štiri vrata dovolj široka, dovolj visoka ter z dovolj velikimi koti odpiranja, da je notranost vozila dostopna tudi manj gibčnim ljudem.

Bočni liniji se od topo oblega nosu proti zadku rahlo privzdigneta, toda zadek sam po sebi tega dviga ne zadrži, ampak se vnovič povese. Tako ostajata edini vzdolžni optični stalnici široki plastični obrobi na bokih, ki sta hkrati tudi »povezavi« med enako obrobjenima odbijačema. Enako motno črni so še maska na nosu, kljuko na vratih in ohišji zunanjih ogledal.

Zadek so popestrili z velikimi, malce zaokroženimi lučmi ter z istobarvnim ponaredkom med njimi. Prtljažni pokrov, ki ga je moč odpreti s ključem, od zunaj,

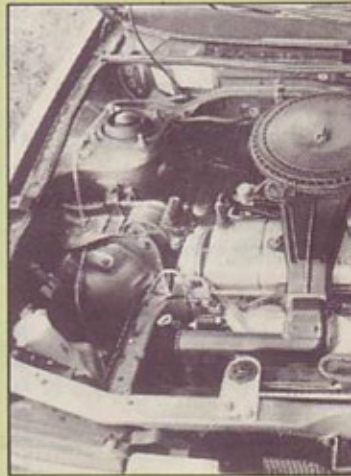
# DRUGA

ali s potegom ročice ob vozniskem sedežu, torej od znotraj (ista ročica služi tudi pokrovu nad posodo za gorivo), pa so med lučmi izrezali vse do odbijača.

Prikrivanje ne bi zaleglo: notranjost prtljažnika je najslabši del tega vozila; malomarno obdelana, z neuglednim lesenim pokrovom nad rezervnim kolesom v dnu ter s premeško prevleko nad njim. Toda, ker je naslonjalo zadnje klopi po tretjini deljivo, je prtljažna prostornina prilagodljivo velika. Pa zna biti tudi ta limuzina skoraj kombijevske uporabna.

Kolesna platišča, obuta v gume s presekom 70 so prekrita s plastičnimi pokrovi. Zelo plastična in po

V nosu: sodobno zasnovano, toda glasno





## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 78,0 x 83,6 mm – gibna prostornina 1598 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 64 kW (87 KM) pri 6000/min – največji navor 125 Nm pri 3100/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – podatčni registerski upljič – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 840 W – elektronski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I. 3,416; II. 1,842; III. 1,290; IV. 0,972; V. 0,731; vzvratna 3,214; diferencial 4,105 – ploščica 5J x 13 – gume 175/70 SR 13

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator – dvokrajne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 4,25 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,215 m – širina 1,675 m – višina 1,375 m – medosna razdalja 2,500 m – kolotek spredaj 1,430 m, zadaj 940 kg – dovoljena skupna teža 1400 kg – prtljažnik (normno) 415/520 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 172 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,6 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,6/9,4 litra bencina super na 100 km

# OD TREH



tej plati pretirano cenena pa je tudi notranjost mazde 323. Je pa obnem tudi lepo in učinkovito oblikovana. Pod trapezastim senčnikom so merilniki hitrosti (z dvema kilometriskima števcema), motornih vrtljajev, goriva in temperature hladilne tekočine. Vsa pomembnejša stikala so v dveh – značilno po japonsko – kombiniranih ročicah ob volanskem drogu. In volanski obroč je po višini nastavljev.

S tem se oddolži za ne ravno najboljši ročni oprijem, ki ga ne kvarijo le plastična tapaciranost obroča, ampak tudi nepravilna razporeditev treh prečk. Zunanji ogledali sta od znotraj ročno nastavljivi, pedala so pravilno odmerjena in prestavna ročica je izredno natančna in lahkotna. Pre-

kratek je le vzdolžni pomik vozničkovega sedeža, japonsko prenikzi pa so tudi štirje sedežni zglatniki. Prednja avtomatska pasova sta pri zgornjih oprijemališčih nastavljiva, strop ponuja eno običajnih in dve bralni luči, všečen je hitri vklop brisalnikov (ob dveh hitrostih in prekinjevalniku teka), k serijski opremi pa sodijo tudi zadnja meglenska, ogrevana zadnja šipa in digitalna ura. Prav nad to uro (sredina, nad konzolo) je eno izmed najprilagojenjših in najhitreje opaznih stikal za varnostne utripalke, kar sem jih videl doslej. In prav pod uro je eden od najmanj učinkovitih prezračevalnih sistemov (gretja v poletni vročini ni bilo mogoče preskušati), če štejem le tiste v približno tako modernih avtomobilih, kot hoče biti ta mazda. Ne zaležejo



V zadku: oje, prtljažnik



niti številne reže niti štiristopenjski ventilator. Zaleže le odprto okno. Ampak ne pozabite ga vsakič sproti zapreti. Če pustita le špranjo, ki jo zaloti dež, boste sedeli na krepko premočenem sedežu. Podobno skopi kot zračenje so predali za popotne drobnjarije. Saj ne, da jih ni, le majhni so in nekateri med njimi težko dosegljivi.

Ampak vseeno: voznik in potniki se v tem avtu dobro počutijo: voznik zaradi ergonomično ugodne drža (če le ni pretiran dolgin), zaradi še povprečne vidljivosti in zaradi priročnih naprav, ki mu služijo, potniki zaradi zadostne notranje dolžine vozila in zaradi čisto prijetne opreme, vsi skupaj pa tudi zaradi ličnosti in dovolj temeljite končne obdelave.

Pomankljiva se zdi kvečjemu še zvočna izolacija. Pa še ta le na račun motorja v nosu. Motor je 1,6-litrski štirivaljni s po štirimi ventili za vsak valj in je eden od tistih Mazdinih možnosti, ki jih je v veljavnih evropskih katalogih silno težko najti. Z gibno prostornino ni težav, ta je poenotena. Tudi število ventilov se vsakič sproti ujema. Zatakne pa se pri polnjenju z gorivom. Jugoslovanskim kupcem ponujana različica mazde 323 nima kataliziranega izpuha, pa tudi vbrizgavanje goriva ne. Motor se napaja skozi padotočni registrski uplinjač, zato so tudi zmogljivostne številke drugačne kot v večini drugih evropskih držav. Ampak zamer na ta račun vseeno ni. Uplinjač sam zase ne vpliva na tek motorja, motor sam zase pa ni ravno najbolj nežne duše. Vžge dobrovoljno in gladko, tudi teče tako, se pa za šestnajstventilnik (res-

da ob samo eni odmični gredi) ne vrti pretirano rad, pa tudi hrup zganja, če je voznik nasilen. Rdeče polje na merilniku se začne pri številki 6300 in to v velja upoštevati. Navsezadnje je tudi naravnost prenosa moč še dovolj ugodna, da pridejo na plan tudi proznostne lastnosti tega agregata z razmeroma dolgimi batnimi gibi.

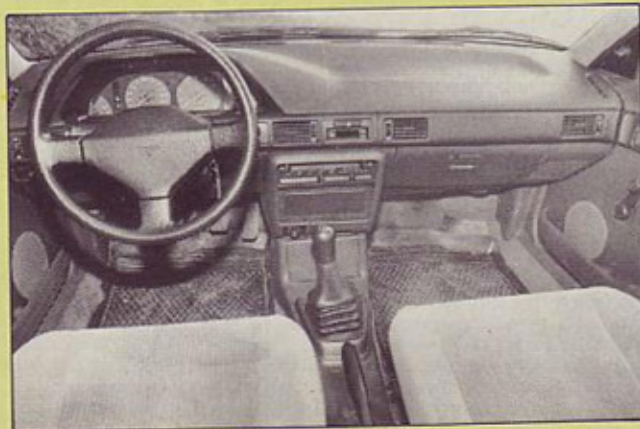
Med našimi meritvami smo pretikali le za las nad še dovoljenimi vrtljaji in izmerili naslednje pospeške: do hitrosti 60 km na uro v 4,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,7 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 24,3 sekunde. Največja dosežena hitrost je znašala natanko 170 kilometrov na uro (v 5. prestavi, ob zelo ugodnih 5700 vrtljajih v minuti), povprečna poraba goriva pa

9,6 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. To pomeni, da je moč s polno 55-litrsko posodo prevoziti skoraj šeststo ostrih kilometrov brez vmesnega točenja goriva, kar ravno še zadošča sodobnim potovalnim zahtevam.

Manj potovalno pa je podvozje mazde 323 sedan. Volan na primer je za hitre ravnine pa tudi za nagle ovinke premalo natančen (je pa zato s 4,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke tudi brez servo-ojačevalnika še dovolj lahkoten za počasne obračalne manevre). Mazda 323 se sicer opira na štiri posamične obese (zadnjima bi se lahko reklo tudi poltoga prema) s štirimi vzmetnimi nogami, ampak rezultatu, ki ga to podvozje daje, je težko določiti, čemu služi: udobju ali nežnim željam po športni trdoti. Če gre za udobje, potem je potrebno precejšnje nagibanje

karoserije na ovinkih preprosto vzeti za neizogibno lastnost. Ampak zakaj potem vzmetenje ni kos kratkim cestnim gubam? In če gre za športnost, zakaj se karoserija nagiba in niha, kadar se cesta na dolgo valovita? Kompromis torej ni uspel in tale mazda pač ostaja pri družinsko-limuzinskook-neuglašnem podvozju, ki v tem cenovnem in velikostnem razredu niti ni pretirana redkost. Približno enako oceno zaslužijo tudi zavore, v zlato povprečno sredino pa sodi – zdaj, na koncu je to povsem jasno – ta avtomobil v celoti.

*Izbira, tudi če gre samo za mazdo 323, torej ostaja: kdor hoče več kombijskih lastnosti, bo segel po prvi od v uvodu naštetih različic. Kdor hoče več športa, bo kupil 323 F. Kdor hoče družinskost v obliki limuzinskega povprečja, bo segel po drugi od vseh treh različic: po mazdi 323 sedanu. Navsezadnje vsak zase najbolj ve, kaj kupuje.*



Znotraj: redoljubno, a s preveč plastike

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdjan Živulović