



**Vozili smo**

**(NOVA) MAZDA 323**

# FILOZOFSKI PRISTOP

Zgodovina uči: mazda 323 je prišla na japonski trg že pred tridesetimi leti, ko se ji je reklo še mazda 800. Leta 1982 je dobila prednji pogon, zdaj pa jo izdelujejo v 12 proizvodnih obratih in prodajajo v 120 državah po vsem svetu. Skupaj so doslej izdelali 8,2 milijona teh avtomobilov.

Kampai (na zdravje)! Zdaj so trojčki vnovič rojeni. Najnovejša mazda 323 je ta hip sicer na voljo le kot sedan (limuzina) in kot F (fastback), ampak že čez dobrega pol leta bo naprodaj tudi različica C (kombilimuzina) in ponudba bo vnovič popolna. Trojčkost osnovnih različic je seveda zgolj konstrukcijska, navzven pa sta 323 sedan in 323 F že spet povsem različna avtomobila podobnih mer, a različnih namenov. In to bo veljalo tudi za 323 C.

Sedanu pripada klasika: oblike, štirih vrat in prtljažnika. Jasno, oblika je japonska in obla. Celo ostrina roba na prtljažnem pokrovu je elegantno ublažena. In samo hladilne reže v prednjem spojlerju delujejo neobičajno nasilno. Drugače je ta sedan takšen kot Japonci (v njihovem evropskem oblikovalskem studiu), ki so ga izdelali: vljuden, rahlo v priklonu in prijazno nasmijan. Kot nalašč za dobro družinsko počutje.

Mazda 323 F je tudi po novem ambicioznejša. Teoretično prav tako družinska,







ampak odločno bolj športna. Pa ne športno groba, zgolj športno uglajena. Namenjena je tistim (družinskim?) očetom, ki jim šefinja preostalih treh hišnih vogalov ne dovoli kupiti mazde MX-5. In od tod je tudi razlika v filozofiji Mazdinega oblikovalskega dela. MX-5, na primer, razglša "tokimeki", stremenje k vpadljivosti in senzacionalnosti. Nova mazda 323 F nosi pečat "hibiki". To oblikovanje se posveča harmoniji in mehкости oblin. Zato je nos avta nežno, ne pa orlovsko upognjen, zato se prednja šipa brez napake zliwa s streho, zato bočni liniji komaj opazno rasteta in zato so peta vrata tako brezhibno spojena s svojo pločevinasto okolico. Spojler nad šipo na njih je sicer očiten, a oblikovno blag in kvečjemu najzmogljivejša različica si upa biti toliko dirkaška, da ima spojler tudi na stopnici teh vrat. In obrobe pragov na bokih.

Koloteka sta po novem širša



(za 30 mm), medosna razdalja pa je večja (za 105 mm) kot pri prejšnjem modelu, vendar za te mere med sedanom in F ni razlik. Tako povečano podvozje je omogočilo tudi izdatno povečavo potniških prostorov, obakrat s posebnim poudarkom na njuna prednja dela, pa brez očitnega zanemarjanja zadnje klopi. Tako se zdaj sedi dlje proti nosu, in čeprav je notranjih dolžin

obakrat več kot v sorodnih avtomobilih istega (nižjega srednjega) razreda, oziroma toliko, da se novi mazdi lahko kosata za pol razreda više, sta tudi prtljažnika - v sedanu in v F - še zmeraj vzorno velika (ter hkrati povečljiva). Moteče utegne biti razmeroma nizko sedenje, ki zahteva več telesne prožnosti med sedanjem in vstajanjem, omogoča pa sproščeno telesno lego, a le če





## Vozili smo

vas ne moti pretirana izboklina naslonjala za križnim delom hrbta. V obeh različicah je resda prostora tudi za pet ljudi, če je to nujno, ampak štirje bodo obakrat ugodno sedeli. Pri tem bodo vsakič sprti - po značilnih kosih notranje opreme - brž spoznali, da sedijo v mazdi, je pa ta oprema pri F za spoznanje žlahtnejša, recimo bolj športna kot pri sedanu.

In opreme je nasploh veliko: na primer volanski servo-ojačevalnik in osrednja ključavnica (pri vseh različicah), ali pa elektrifikacija oken in zunanjih ogledal (razen pri osnovnem sedanu), ali pa, pri večini različic, steklena pomična streha. In tako dalje.



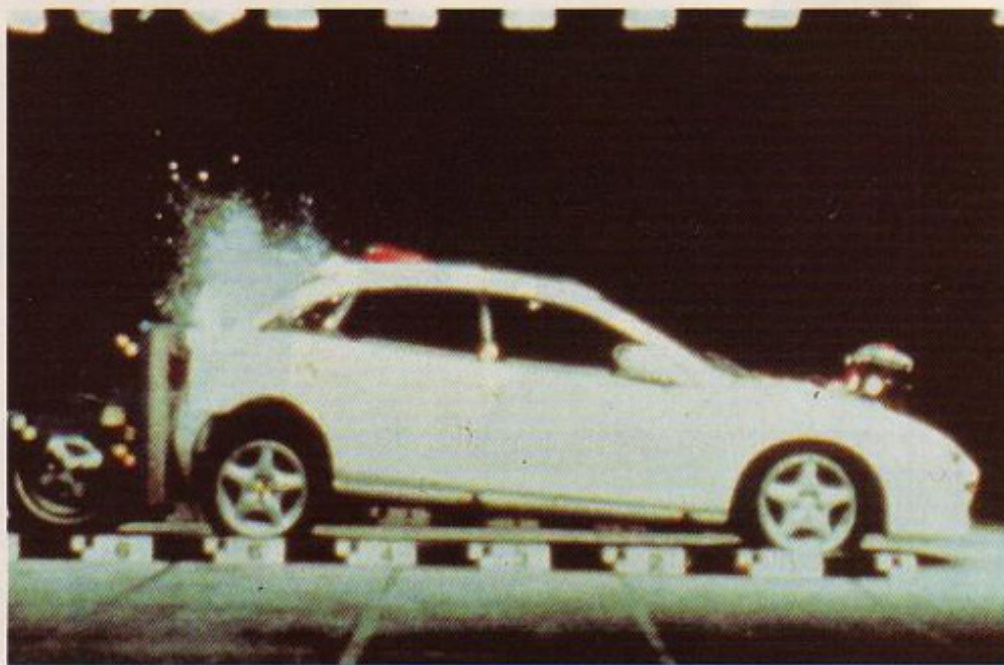
Ogromno dela (in stroškov), se hvalijo pri Mazdi, so namenili varnosti žive vsebine vozil. Vsem novim mazdam 323 so ojačali karoserijska vozlišča ter vgradili močne bočne ojačitve in samozategovalnike varnostnih pasov. Svež in obetaven se zdi FIMS (front impact moderating system), poseben mehanski sistem, ki motor in menjalnik ob čelnem trčenju odrine pod vozilo, ne pa v naročji potnikov na prednjih sedežih. In na obeh stranskih koncih zadnje klopi sta v novi mazdi nameščeni posebni varnostni skrinjici, razmeroma majhni pločevinasti ohišji, ki vsrkata večino bočnih udarcev. Uradno se temu izumu reče "side impact box", družinskemu blagorju na ljubo pa "materinsko-otroška škatlica". Prijazno, ali ne? Če nosi nova 323 oznako SE, pa so v avtu tudi zavorni ABS in varnostni blazini (60-litrska za voznika in 190-litrska za njegovega stranskega sopotnika).

Paleta motorjev je na novo urejena: mazdi 323 sedan, ki šteje (upoštevaje paket SE in samodejni menjalnik) štiri različice, so namenili štiri-valjnika z 1,3 in 1,5 litra gibne prostornine, mazdi 323 F (prav tako štiri različice, všteti dve SE) pa štiri-valjnika z 1,5 in 1,8 litra gibne prostornine ter 2,0-litrski šestvaljnik (različica GT). Vsi ti motorji

imajo lahke glave s po štirimi ventili za vsak valj in vsi ti motorji ljubijo višja delovna območja: to pomeni, da se radi vrtijo, da lepo pojejo in da se zelo urno odzivajo na ukaze s pedala za plin. Čeprav so tudi največji navori v zgornji polovici celotnih vrtljajev vsakega motorja posebej, prožnosti teh agregatov še zdaleč niso slabe. In zato je - okolju in prihranku v prid - Mazdi uspelo zmanjšati porabe goriva (gledano v celem in v primerjavi s prejšnjim modelom). Hkrati so vsi ti motorji kos tudi trenutno najstrožjim ameriškim merilom o čistosti izpuha, torej bi bile nove mazde pripravni avti za zelene politike - če seveda niso vsi po vrsti zapriseženi kolesarji in pešci.

Preostale izboljšave segajo k podvozju: to je sicer ostalo podobno kot prej, a na novo obdelano, marsikje okrepljeno, sicer pa z vzmetnimi nogami za štiri posamične obese, spredaj s trikotnimi, zadaj pa z vzdolžnimi in dvojnimi prečnimi vodili, ter obakrat s kroglično uležajenim stabilizatorjem. Močnejšim motorjem pripada še privilegij dodatne povezave zadnje preme s karoserijo, novih prednjih vpenjalnih mest in "inteligentnih" blažilnikov ob prednjih kolesih: dodali so jima namreč ventilsko prilagajanje tekočinskega tlaka, kar pomeni, da blaženje





pri večjih hitrostih zaradi močnejših udarcev s tal otrdi, pri manjših pa se samodejno omehča. Seveda, zanesljivejši legi vozila na ljubo. Hkrati so različici F V6 GT prednja blažilnika prečno utrdili.

Tudi nova mazda 323 streže z dobrimi voznimi lastnostmi: podvozje se zdi resda trše, nizko težišče je legi samodejno v prid, nove medkolesne mere so očitno optimalnejše in dodatna karoserijska čvrstost vse

skupaj le še podčrta. Iz tega sledi, da je mazda 323, najsi bo limuzina ali "kupe", lahko zelo uren, zelo okreten in vožno zanesljiv avtomobil. Čim zmogljivejši je motor v njej, tem večje, vsekakor pa

ugodno visoke so tudi povprečne hitrosti. In če ste ravno za volanom 323 F V6 GT, kaže to pač izrabiti. Ta mazda zna biti športnejša, kot je tovarna pripravljena priznati. Saj veste, zaradi hudih mam in ubogljivih očetov.

Kajti filozofski pristop k zasnovi, gradnji in prodaji mora biti dosleden. Če se kje iztiri, utegne podreti sistem - ne le v hišnem marketingu, ampak tudi nasploh na svetovnem, evropskem, morebiti celo na slovenskem trgu. Nanj bo nova mazda 323 pripeljala 9. septembra (letos): sedan za cene od 29.000 do 36.000 DEM, F pa za cene od 33.000 do 48.000 DEM. Sedan s turbodizlom bo na vrsti šele v začetku prihodnjega leta.

MARTIN ČESENJ

MAZDA 323	SEDAN 1.3i	SEDAN 1.5i	F 1.5i	F 1.8i	F 2.0i V6 GT
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni				6-valjni, V-oblike
vršina in gib (mm)	71,0 x 83,6	75,3 x 83,6	5,3 x 83,6	83,0 x 85,0	78,0 x 69,9
gibna prostornina (ccm)	1324	1489	1489	1840	1995
kompresija	9,4:1	9,4:1	9,4:1	9,0:1	9,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	54/73 pri 5500	65/88 pri 5500	65/88 pri 5500	84/114 pri 6000	106/144 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	105 pri 4000	132 pri 4000	132 pri 4000	157 pri 4000	180 pri 5000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	2 x 2 (zob. jermen, zobnik)
število ventilov za valj	4	4	4	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizgavanje goriva in vžig				
hlajenje	vodno				
menjalnik (število prestav)	5				
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator				
zavore spredaj	kolutne				kolutne
zavore zadaj	bobnaste				kolutne
volan	z zobato letvijo, servo				
platšča	5j x 13	5j x 13	5j x 13	5,5j x 13	6,5j x 16
gume	175/70 SR 13	175/70 SR 13	175/70 SR 13	185/65 HR 14	205/50 HR 16
teža praznega vozila (kg)	1060	1100	1140	1190	1250
medosna razdalja (mm)	2605				
dolžina x širina x višina (mm)	4335 x 1695 x 1420			4240 x 1695 x 1355	
prtljažnik (litri)	427			346/700	
posoda za gorivo (litri)	50	55	55	55	55
največja hitrost (km/h)	167	177	175	191	208
pospešek 0 - 100 km/h (s)	13,4	12,0	11,9	10,0	9,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,9/7,8/8,2	5,8/7,7/8,1	5,8/7,7/8,1	6,2/8,0/9,7	6,9/8,7/11,1
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super				