



Mazda 323: limuzina (levo) in kombi-limuzina

Mazde smo Jugoslovani uvažali že pred mnogimi leti. Potem smo Japoncem, skoraj vsem po vrsti, obrnili hrbet, da bi se lahko domačim avtomobilskim proizvajalcem bolje godilo. Ampak mazde so takratnim kupcem ostale v dobrem spominu. In zdaj so ti avtomobili – uradne znamke Toyo Kogyo – vnovič pri nas. S posredovanjem beogradskega Generalaexporta je za začetek na voljo le mazda 323 z 1,3-litrskim motorjem in z dvema karoserijskima oblikama: kot limuzina in kot kombi-limuzina.

Mazde poznamo vsi, ki o avtomobilih kaj vemo. Na primer mazdo RX-7, nekakšen japonski porsche, ki je že dolgo časa edini serijski avtomobil z Wanklovim motorjem. Ali pa mazdo 626, ki se je tokrat zelo odločno potegovala za (evropski) naslov avtomobila leta. In mazdo 929, ki sega k prestižnejšim limuzinam, pa ne le zaradi karoserijskih mer. In, če gre

## Mazda 323

# NOVA POŠILJKA

### Pri nas na izbiro: limuzina ali kombi-limuzina, z 1,3-litrskim motorjem

mo vnovič na spodnji konec ponujane lestvice, mazdo 323, ki je na voljo z modernimi motorji od 1,3 do 1,6 (vštevši dizel pa do 1,7) litra gibne prostornine. In to ne le s prednjim, ampak tudi s štirikolesnim pogonom, ki si ob 1,6-litrskem motorju podaja roko s 16-ventilsko tehniko in turbinskim polnilnikom. Tri od teh mazd – 323-1,3i, 323-1,6i in 323 full time 4 WD turbo 16 V – smo tudi na kratko preskusili. To nam je omogočil avstrijski zastopnik Mazde, s sedežem v bližnjem Celovcu. Zato so registrske številke pač od tam. To pa pomeni, da so bili vsi trije avtomobili opremljeni s katalizatorsko tehniko, tako kot (za

nove avtomobile) zahtevajo avstrijski predpisi.

In spet začnem od spodaj navzgor.

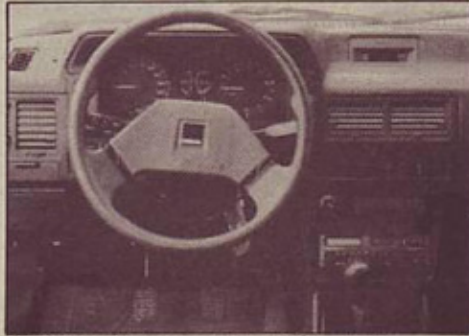
Mazda 323-1,3i je sodoben avtomobil nižjega srednjega razreda, ki je na voljo kot kombi-limuzina (takšno smo preskusili) kot limuzina (obe različici sta naprodaj tudi našim kupcem) in kot kombi. Prva možnost precej spominja na Volkswagnov golf in je zaradi zelo podobnih značilnosti močno priljubljena v zahodni Evropi. Razlike med karoserijskimi različicami pa so seveda povsem oblikovne: kombi-limuzina ima prisekan zadek ter troje ali pet vrat, limuzina je v zadnjem delu stopničasta, to-

rej z ločenim prtljažnim prostorom in klasičnim pokrovom zanj, kombi pa je – po že ustaljenem kroju – s podaljšano streho in skoraj navpičnimi zadnjimi vrati namenjen tudi obsežnejšim tovorum.

Motor je štirivaljni, v nosu namješčen poprek, z lahko glavo ter odlično gredjo v njej, z zobatim jermenom in z elektronsko napravo za vbrizgavanje goriva. Ob 1324 kubikih gibne prostornine, ob kompresiji 9,7:1 ter ob katalizatorju v izpušnem sistemu (testni avto!) zmore 49 kW oziroma 67 KM pri 5000 vrtljajih v minuti. Motorna moč je do trinajststolskih koles speljana skozi petstopenjski menjalnik s skoraj difektno četrtro in močno varčevalno peto prestavo. Zato doseže avtomobil svojo največjo hitrost v četrti prestavi, medtem ko je peta rezervirana za prizanašanje motorju in gorivu zanj. A je motor z razmeroma dolgimi batnimi gibi dovolj prožen, da menjalnika ni treba sproti uporabljati, če tega nečete. Pa se vozniku tudi po tej plati in v mazdinem okolju nasploh kar prijetno godi. Čaka ga pregledna, čeprav malce puščobna armaturna plošča z merilnikom hitrosti in dvema kilometrskima števcema ter z dvema orjaškima kazalcema za gorivo in temperaturo hladilne tekočine; pa najpotrebnejša stikala tik ob armaturni plošči in ob volanskem drogu; pa digitalna ura, vtisnjena pod prednjo šipo; pa zunanji ogledali z notranjim (ročnim) nastavljanjem; pa oblikovno preprost, a prijetno majhen volanski obroč s 3,2 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke; pa lahkotna in dovolj natančna prestavna ročica, ki je na račun izdatnega sedežnega pomika – tako kot pedala in volanski obroč – dovolj prilagodljivo daleč (ali blizu) voznikovim že-



323-1,3i: skromen, a prijeten kokpit



323-1,6i: več opreme, tudi merilnik vrtljajev



Mazda 323 full time 4 WD turbo 16 V: športne ambicije

ljam; ter nasploh čisto prijetno okolje, ki se resda zdi preveč plastično, je pa urejeno in natančno obdelano. Kombijevsko-limuzinska oblika pomeni tudi dvžno polico pod zadnjimi vrati ter po polovici deljivo zadnje naslonjalo, da je moč prtljažnik – številu oseb v avtu in količini prtljage obenem – prilagoditi. Izbira je možna tudi pri številu stranskih vrat – dvojali ali štiri – pa od tega zavisi tudi to, kako udobno boste dosegali zadnjo, po prostornosti dovolj vabljivo klop. Prednja sedeža sta namreč vedno dovolj temeljita, tudi ko gre za bočne prijeme.

Vsa štiri kolesa so posamično

obešana ter oprta na vzmetne noge ter prečna (zadaj tudi vzdolžna) vodila s stabilizatorjema. Seveda bi bilo v tem avtomobilsko-vrednostnem razredu odveč pričakovati, da bi tipične lastnosti prednjega pogona ostale prikrite. Mazda 323 sili – govorim za ostro, skorajda že mejno vožnjo – z nosom navzven, dokler ji v ovinku brez prizanašanja dodajaš plin. Ob odvzetem plinu ali med zaviranjem pa se v želeno smer bolj ali manj izravna sama – z dovolj zmernim zdršavanjem zadnjega dela vozila.

Ampak to ne velja le za različico z 1,3-litrskim motorjem. Skoraj do pike enako se obnaša tudi mazda

323 – 1,6i, kar pomeni za približno tristo kubikov več v štirih motornih valjih, to pa tudi (vnovič ob katalizatorju) 63 kW oziroma 86 KM pri 5000 vrtljajih v minuti ter največji navor 123 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti. Tudi ta motor je ugodno prožen, z močjo v ovinkih prepričljivejši, ko gre za pomoč pri ostri vožnji, sicer pa – gledano z avtom v celem – enako namenjen vsakdanjim družinskim prevozom. V to različico sodi tudi merilnik motornih vrtljajev, hkrati z nekaterimi prestižnejšimi dodatki pri opremi. Bistvenih razlik v primerjavi z najšibkejšo mazdo pa ni.

Močno vznemirljiva, če ste takš-

zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 3,990 m – širina 1,645 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,1 m – teža praznega vozila 910 kg – prtljažnik (normno) 315 litrov – gorivo 48 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 160 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,4 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7,2/7,9 litra neosvinčenega bencina na 100 km



Red pri hiši: orodje v bočni steni



Kombi-limuzina: prilagodljiv prtljažnik

ne sorte človek, pa je mazda 323 full time 4 WD turbo 16 V. Kaj ponuja, piše že v tem dolgem imenu: stalni štirikolesni pogon (prvi z japonskega pladnja) s (samo) sredinsko diferencialno zaporo, ki jo voznik sproži s stikalom na sredinski konzoli, pa z razdelitvijo moči med obe pogonski osi v razmerju 50:50, obenem pa tudi z dvema odmičnima gredema v motorni glavi, s štirimi ventili za vsak valj, s turbinskim polnilnikom in s hladilnikom polnilnega zraka. Eno z drugim omogoča 103 kW oziroma 140 KM pri 6000 vrtljajih v minuti in največji navor 185 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti ter hkrati – po tovarniških obljubah – pospešek 0–100 km na uro v 8,3 sekunde in največjo hitrost 200 km na uro.

Športno, kot hoče biti avtomobil v celem, je tudi počutje v njegovi notranjosti: na račun samo dvojih bočnih vrat, temeljito prijemljivih sedežev, športnega volanskega obroča in bogate opreme nasploh.

Vendar mora voznik vedeti, da je lega tega vozila močno odvisna od uporabnosti sredinske diferencialne zapore. Brez nje so namreč kolesa – kljub takšni zasnovi – prepuščena sama sebi, kar za mejne pogoje ni dovolj dobro. Šele na sredini čvrsto sklenjena pogonska zasnova omogoča odločno, skoraj že dirkaško vožnjo, s precejšnjo neodvisnostjo od vozne podlage, pa tudi z močno navzgor pomaknjem merilom za odločanje o tem, kaj je še varno in kaj ne.



Mazda 323 je torej nova pošiljka na naše tržišče. Za začetek v močno osnovnem paketu, a skoraj gotovo je, da bodo ponudbo razširili. Zato je tole uvodno pisanje po uvodni preskušnji treh različic iz te hišne vrste namenjeno predvsem temu, da boste vedeli, zakaj sploh gre.

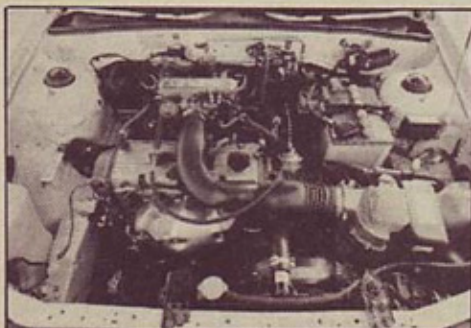
M. ČESENJ  
foto: S. ŽIVULOVIC

## Tehnični podatki

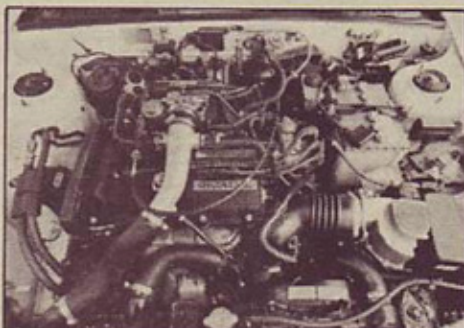
**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 71,0 x 83,6 mm – gibna prostornina 1324 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 49 kW (67 KM) pri 5000/min – največji navor 100 Nm pri 3500/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 720 W – tranzistorški vžig – izpušni sistem s katalizatorjem

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokulturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 41/2 J x 13 – gume 155 R 13

**Voz in obese:** kombi-limuzina s 5 vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator – dvo-krožne zavore, spredaj kolutne,



Motor 1,3i: lahka glava, vbrizgavanje goriva



Turbo 16 V: 16 ventilov, turbinski polnilnik