

AUTOHEEK

PRIJS F. 3,50

37



ALLES OVER DE
MAZDA 323

Editie 37 September 1990

Populair-wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is volledig gewijd aan één automodel, in verschillende uitvoeringen.

Uitgave:

Wereld op Wielen Productions BV
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-3264001*
Telefax: 070-3280877

Redactie:

Guus Peters
Gabriël Spierts
Lucien van Voorschoten

Vormgeving:

Sacha van Geest bNO
Den Haag

Zetwerk:

Speedset BV
Rijswijk

Lithografie:

Pre Press Service BV
Vianen

Druk:

Vlasveld BV
Rotterdam

Niets uit deze uitgave mag, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever, worden overgenomen of vermenigvuldigd. De afgebeelde auto's en technische specificaties kunnen in detail afwijken van de voor Nederland geldende specificaties.

© Wereld op Wielen Productions BV

IN DIT NUMMER

Eigentijdse mobiliteit
Mazda, een merk met een filosofie
Van Kansei tot Mazda
High-Tech in dienst van de veiligheid
Typen en modellen
De stille krachten van Mazda
Rij-impressie Mazda 323 1.6i GLX

EIGENTIJDSE MOBILITEIT

De autobranche is volop in beweging. De steeds hogere eisen aan milieu en veiligheid, aan kwaliteit en afwerking, aan individualiteit en vormgeving, aan techniek en prestaties vragen van de huidige autofabrikant inventiviteit en flexibiliteit. De concurrentie op alle belangrijke automarkten is groot, in elk segment van compacte stadsauto tot grote reislimousine.

Eén van de grote Japanse merken die telkens razendsnel en doeltreffend daarop inspeelt, is Mazda. Al vanaf het prille begin zorgde dit merk voor opmerkelijke staaltjes van techniek. Zoals de serie-productie van 's werelds enige rotatiemotor in de RX-sportwagen. En zoals de extra veilige TTL-achterwielophanging in de 323- (sinds 1980) en 626-typen (sinds 1983). Maar ook de laatste vijf jaar wist men de consument te verrassen met opvallende modellen en technieken. Zo herinneren



plezier uit de 'golden sixties' koppeland aan de modernste motor- en ophangingstechnieken!

Hypermodern

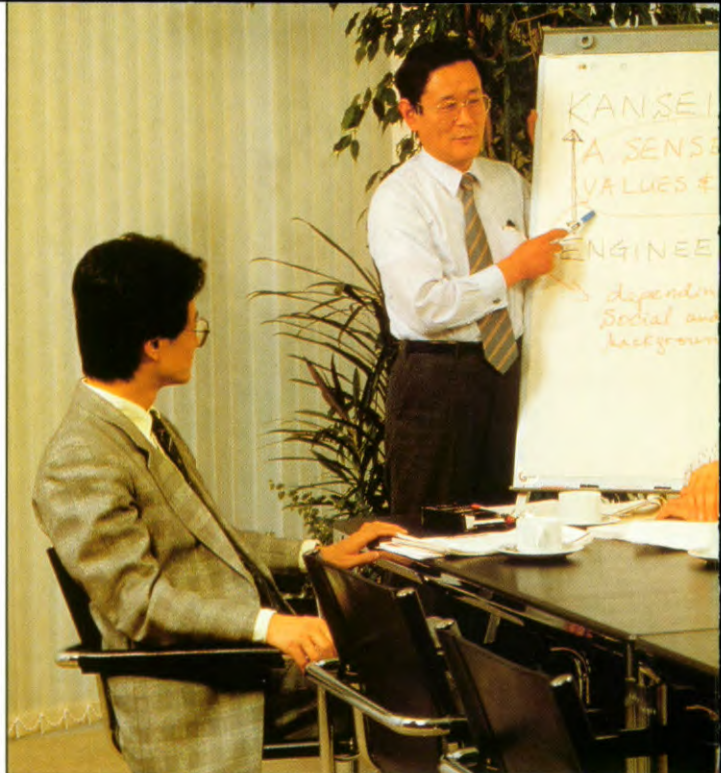
De successen die Mazda met deze modellen boekt, zijn zeker niet toevallig. Gedegen marktonderzoeken en minutieuze ontwikkelings- en designmethoden, gedaan vanuit Japan en eigen ontwikkelingscentra in het Amerikaanse en Europese afzetgebied, staan garant voor een volledig op de smaak van de consument afgestemd produkt. De degelijke en betrouwbare techniek en het hypermoderne productie-apparaat op tal van lokaties over de gehele wereld maken van Mazda's aansprekende en in kwalitatief opzicht hoogstaande automobielen, die een optimum aan rijplezier garanderen.

Vijfdeurs sportcoupé

Dat geldt in het bijzonder voor de nieuwe Mazda 323. In de loop der jaren is alleen de vertrouwde type-aanduiding gehandhaafd. Achter het meest recente 323-logo gaan vier totaal verschillende autotypen schuil, die elk hun eigen deel van de markt aanspreken. Naast de subtiel gestylde, traditionele vierdeurs sedan zijn er de stoere en compacte driedeurs hatchback alsmede een ruime Estate. Twee modelvarianten, die de vorige serie ook kende. Absoluut nieuw is echter de vierde variant, met de aanduiding 323 F. Een slank gelijnde, vijfdeurs sportcoupé met royale gebruiksmogelijkheden, die een toonbeeld vormt van wat Mazda in de toekomst aan sportief en exclusief autorijden in petto heeft. Maar hij draagt dan ook niet voor niets de F van 'Future'...

we even aan de Mazda 323 Formule 4 in 1985, Japans eerste in serie geproduceerde personenauto met permanente vierwielaandrijving. Destijds een unicum, zéker in de klasse van gezinswagens. In dit verband mogen we ook de in september 1987 geheel vernieuwde Mazda 626-lijn noemen, die in het topmodel opviel met een snelheidsafhankelijke vierwielbesturing (4WS) voor een nóg betere wegligging. Bovendien zette Mazda in het segment van de stadsauto verrassende accenten. Met de jeugdige 121 Cabrio Top, voorzien van een elektrisch te bedienen, kunststof schuifdak, greep men met succes terug op nostalgisch rijplezier uit de jaren vijftig. En wat te denken van de ware 'MX-5'-rage, die we momenteel in Amerika en Europa kennen? Met deze open, tweezits sportwagen herinnert Mazda aan vervlogen cabriotijden, daarbij 'ouderwets' en betaalbaar roadster-

MAZDA. EEN MERK MET EEN FILOSOFIE



Auto's en filosofie. Twee begrippen die ogenschijnlijk niets met elkaar te maken hebben. Omdat auto's doen denken aan per computer en robot gemaakte, elektronische wonderen op wielen. En omdat filosofie refereert aan mensen en hun leefwijzen. Maar toch staan beide begrippen dicht bij elkaar dan men denkt. En het is vooral Mazda die de twee uitersten tegelijkertijd weet te verwerken. In de historie heeft Mazda laten zien dat ze in staat is om vanuit een bewust gekozen filosofie heel bijzondere auto's te maken. Gezinswagens, reislimousines, sportwagens en bedrijfsauto's, die tegemoet komen aan de eisen van de moderne automobilist ten aanzien van vormgeving, veiligheid, techniek en kwaliteit...

Het begon allemaal met de vooruitziende blik van Jujiro Matsuda, uit wiens naam later de beter in het gehoor liggende merknaam 'Mazda' afgeleid werd. Hij was het die in 1920 de Toyo Cork Kogyo Company oprichtte. Al spoedig bouwde hij de oorspronkelijke kurkfabriek (!) om tot produktiehal voor gereedschappen en werktuigen. In 1931 waagde hij zich schoorvoetend aan de produktie van auto's en vervaardigde vooral kleine, driewielige mini-trucks.

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog ontstond het eerste, vierwielige prototype van een toen nog Toyo Kogyo genoemde personenwagen. Maar het zou nog zo'n twintig jaar duren voordat de eerste echte Mazda in de gedaante van de '360' met V2-motor het levenslicht zag. Even later gevolgd door de 'Carol' met een luchtgekoelde vierpitter.

Geen 'Wankel'e basis

Opzien baarde Mazda in de jaren zestig en daarna met de overname en licentiebouw van NSU's rotatie- of draaizui-germotor, een uitvinding van de Duitse motorenspecialist Felix Wankel. Op het moment dat eigenlijk niemand meer geloofde in de toekomst van deze krachtbron, stoomde Mazda hem met veel technisch vernuft en nog meer inzet klaar voor de serieproduktie. Nu, dertig jaar na dato, is Mazda de enige autofabrikant die in de fraaie RX-7 sportwagen aan het unieke rotatieconcept vasthoudt. Daardoor is Mazda de enige autoproducent ter wereld die drie motortypes in zijn auto's kan leveren. Want naast genoemde rota-



dan bij andere merken- met 'het gevoel' (waarvoor de Japanners het begrip Kansei hebben) van de toekomstige consument rekening gehouden wordt.

Door gericht marktonderzoek probeert men bij de ontwikkeling van een model alvast in te spelen op de levensstijl van de toekomstige Mazda-cliënt en diens gevoel voor vorm, schoonheid en rijgenot. Niet meteen voor de hand liggende en bijna a-technische eigenschappen, die bovendien trendgevoelig zijn en relatief snel veranderen, maar toch de koopbeslissing aanzienlijk beïnvloeden.

Het is dit Kansei-denken dat ervoor zorgt dat Mazda sneller kan reageren wanneer daarom gevraagd wordt.

Succesformule

Om alle zo moeilijk meetbare, veelal psychische en sociaal-culturele factoren optimaal te kunnen analyseren en te verwerken, heeft Mazda in de voor de export belangrijke markten een aantal onderzoek- en ontwikkelingscentra ingericht. Zij houden rechtstreeks 'voeling' met de specifieke kenmerken van de plaatselijke markt. Dat deze Kansei-benadering vruchten afwerpt, wordt duidelijk aan het Mazda Development & Research Center in Irvine/Californië. Daar werken grotendeels Amerikaanse designers samen met hun Japanse collega's intensief mee aan het ontwerp van de nu al legendarische Mazda MX-5 sportwagen. Een kwieke tweezits roadster, die geijkt is op het jonge koperspubliek van de doorgaans zonovergoten Amerikaanse westkust. Meteen al bij de presentatie lokte hij ongekend enthousiaste reacties uit, vergelijkbaar met de Amerikaanse MG TC-rage kort na de oorlog, toen terugkerende soldaten dit lichte Britse sportwagentje

tie-motor lopen er in de talrijke Mazda-fabrieken natuurlijk ook de gebruikelijke benzine- en dieselmotoren van de band.

Kansei. Het juiste gevoel

Eén en ander gebeurt in uiterst moderne fabriekshallen, waar computergestuurde productie- en kwaliteitscontroles garant staan voor hoogstaande produkten. In alle opzichten. Voordat de kant-en-klare Mazda echter de fabrieksdeur verlaat, heeft hij een aantal ontwikkelingsstadia doorlopen, die een uitvloeisel zijn van wat Mazda samenvat onder het begrip 'Kansei Engineering'. Een voor Mazda typische werkwijze, waarin -méér nog



uit Europa meenamen en zich daarmee afzetten tegen de grote, logge US-limousines.

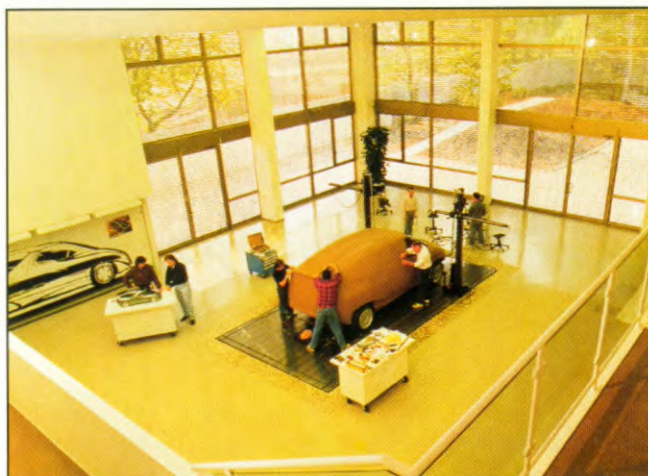
Blanco cheques

Nog vóór de MX-5 in de Verenigde Staten (in 1989) leverbaar werd, richtten fanatieke toekomstige eigenaren al MX-5-clubs op. Niet zelden kwam het voor, dat de trotse bezitter bij de eerste rit -stilstaand voor een stoplicht- een blanco cheque in handen gedrukt kreeg met het dringende verzoek, de pas verworven Mazda desnoods met vette winst te verkopen. Zo presenteerde deze nieuwe, betaalbare sportwagen zich als een uitgeknipte samensmelting van bekende Japanse Mazda-techniek en nostalgisch cabriolet-plezier. Een fraaie combinatie van moderne technologie en ouderwets rijgenot.

Wel, deze MX-5 is een prachtig voorbeeld van wat Mazda's 'Kansei Engineering' behelst.

Europees centrum

Om ook op de Europese markt optimaal op de wensen van de consument te kunnen inspelen, opende Mazda onlangs in West-Duitsland een eigen ontwikkelingscentrum. Vlak bij het plaatsje Oberursel, gelegen in het natuurschone Taunus-middelgebergte, is het Mazda Research & Development Center Europe (afgekort MRE) te vinden. Hier gaat Mazda zich vanuit de genoemde Kanseigedachte bezighouden met de produktplanning van bestaande en toekomstige modellen, die voor de Europese markt belangrijk zijn. Daartoe investeerde Mazda maar liefst zeventig miljoen gulden in een 76.000 vierkante meter groot complex, dat naast zeer deskundige automobielspecialisten de beschikking heeft over een ontwerpstudio, diverse ruimtes voor kleimodellering, driedi-



mensionale model-meetapparatuur, metaal-, houtbewerkings- en verfapparatuur, diverse audiovisuele voorzieningen en analyse-apparatuur voor uitlaatgas- en chassismetingen. Het ontwerpteam, dat overigens uit opvallend veel niet-Japaners bestaat, zal zich in dit 'high-tech' centrum als een vis in het water voelen en erop toezien, dat de Mazda-modellen nog beter op de Europese smaak afgestemd worden. Zo is men zich er wel degelijk van bewust, dat het succes van een auto naast zijn technische kwaliteiten vooral afhankelijk is van zijn uiterlijke verschijning. Alleen auto's die zich in techniek en vormgeving weten te onderscheiden, zullen kunnen overleven. Vandaar, dat Mazda bewust voor deze ontwikkelingsstrategie gekozen heeft, waarin de plaatselijke trends intensief en kri-





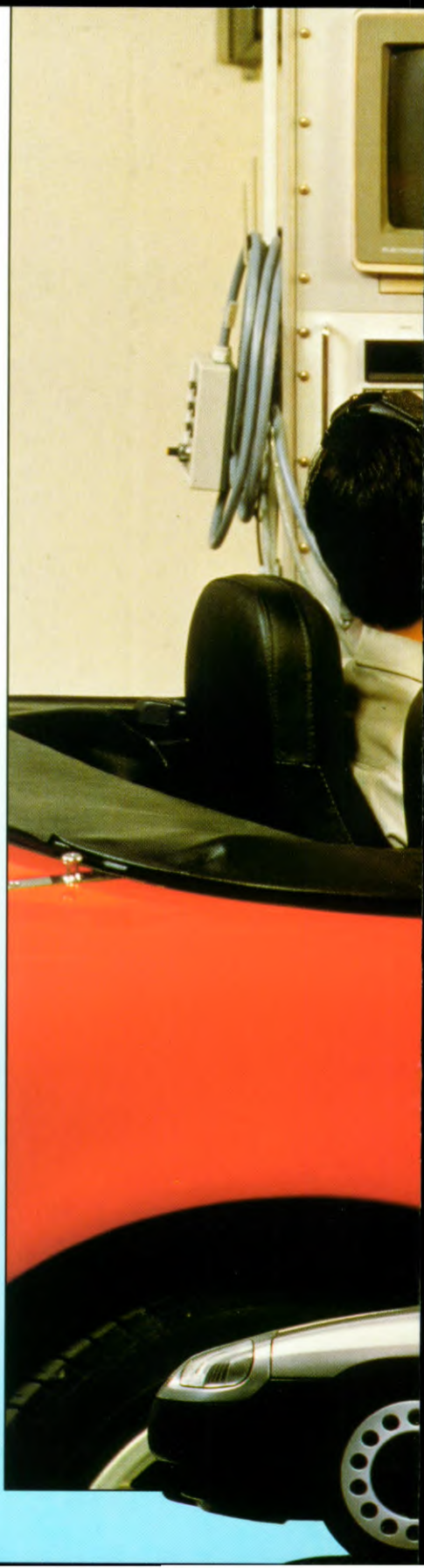
tisch gevolgd worden. Om uiteindelijk in concrete modelvoorstellen aan de fabriek vertaald te worden.

Samenwerkingsverband

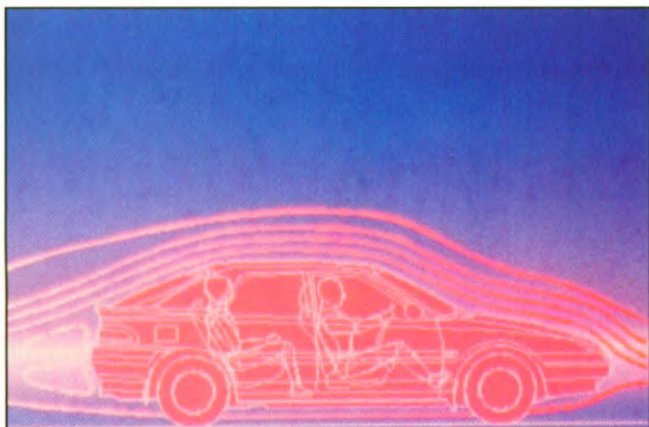
Een tweede pijler waarop Mazda het wereldwijde succes baseert, is de samenwerking met de Amerikaanse autogigant Ford, die al dateert vanaf 1969. Samenwerkingsverbanden zijn in de huidige auto-industrie niet meer weg te denken en van levensbelang voor elk automerk, hoe groot en machtig het naar buiten toe ook mag zijn. Gezamenlijke onderzoeken, ontwerpen en toelevercontracten helpen de ontwikkelingskosten drukken. Hetgeen uiteindelijk in een gunstiger kostprijs zichtbaar wordt. Wat begin jaren zeventig begon als 'joint-venture' voor de productie van automatische transmissies, groeide in 1987 uit tot een grote Mazda-fabriek in Flat Rock, Michigan USA, waar ongeveer 3.500 werknemers op jaarbasis een kwart miljoen auto's bouwen. Een unieke Japans Amerikaanse co-productie, waar zowel Mazda's MX-6 (bij ons beter bekend als 626 coupé) als de Ford Probe van de band lopen.

Wereldmerk

Mazda presenteert zich met de nieuwe activiteiten in de VS en Europa als een echt wereldmerk. Een merk ook, dat zich op het gebied van personen- en bedrijfs-wagens (van oudsher een niet onaanzienlijke tak binnen het Mazda-concern) profileert door de productie van technisch en kwalitatief hoogwaardige producten. Ofwel modellen die perfect aansluiten op de wensen en smaken van iedere automobilist.







VAN KANSEI TOT MAZDA

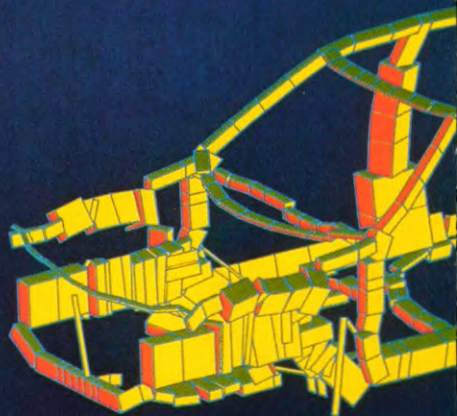
De fabricage van auto's is een boeiend schouwspel, waarin kunstzinnig vakmanschap en computergestuurde produktietechniek versmelten tot een eigentijds produkt. Het is vooral bij Mazda interessant om te zien hoe de in verschillende, over Japan, Amerika en Europa verspreide ontwikkelingscentra ontstane concepten via een circuit van meedogenloze tests en een gestroomlijnde produktie van de band lopen. Als kwalitatief hoogwaardige produkten, met een heel eigen identiteit...

Ook al is de computer in de diverse research-afdelingen niet meer weg te denken, de eerste verstandelijke stappen naar een nieuwe Mazda komen uit het gevoel. 'Kansei' is daarbij het sleutelwoord, zijnde de som van alle menselijke gevoelens, die bewust of onbewust bij de consument worden opgeroepen wanneer hij geconfronteerd wordt met een te kopen object.

Uitgangspunt

Deze gevoelens hebben een niet te onderschatten invloed op het koopgedrag. Vandaar dat Mazda door eigen ontwik-

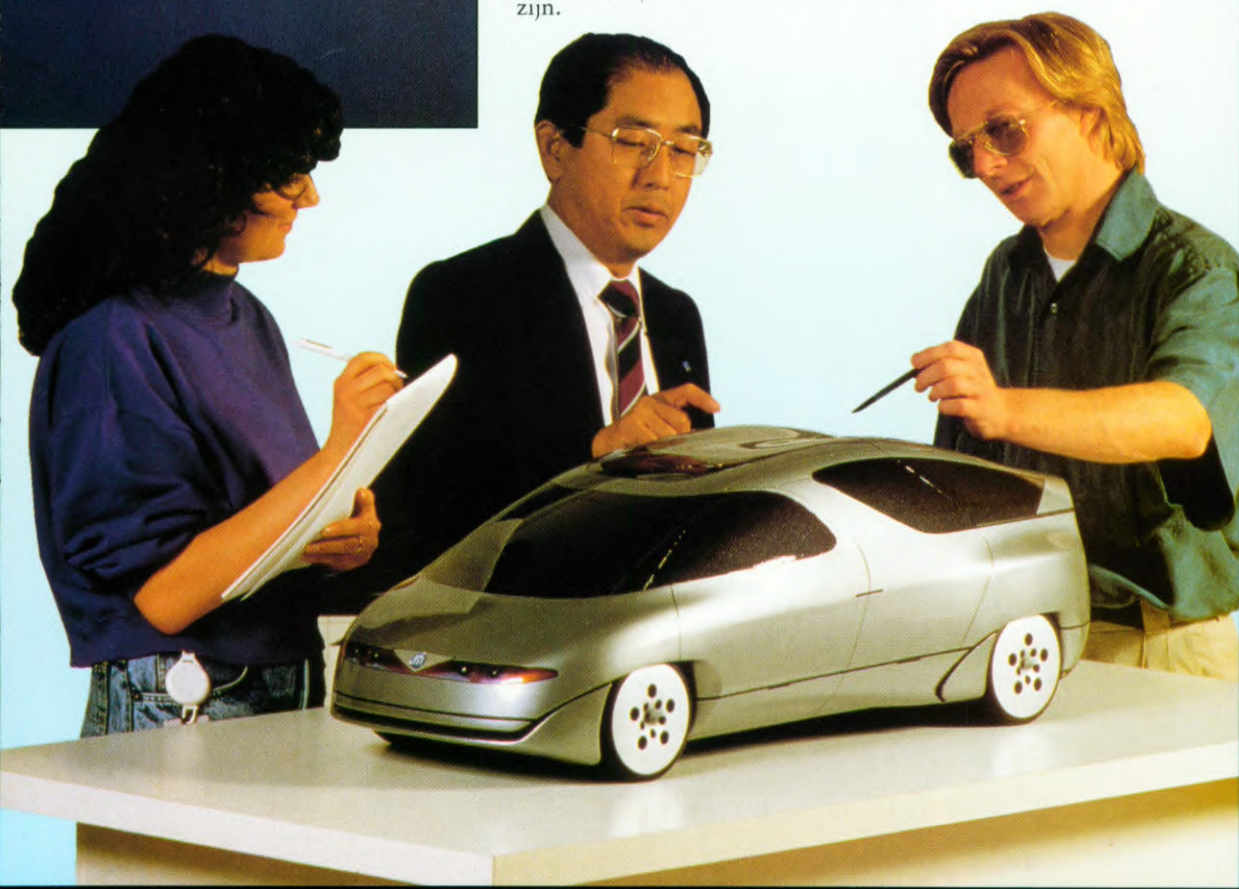
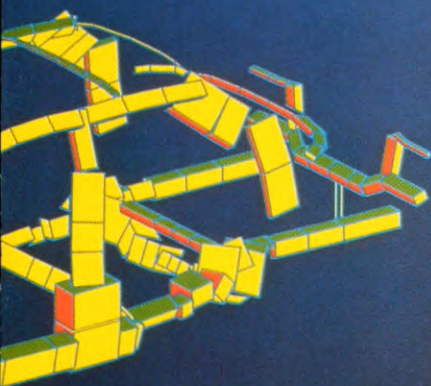
kelingscentra in de plaatselijke -voor ons dus Europese- markt permanent onderzoek laat doen naar de smaken van de automobilist. Dat een dergelijke benadering in het vroege ontwerpstadium uiteindelijk leidt tot succes, maken de MX-5 en de in de Verenigde Staten leverbare MPV ('Multi Purpose Vehicle') ruimtewagen duidelijk. Ook het aanhoudende succes van de 323- en 626-modellen in Europa is met de Kansei-gedachte in verband te brengen. In diverse Europese landen sleepte de 626 tal van prijzen en erkenningen in de wacht en het is dan ook geen toeval dat inmiddels een miljoen Mazda's 626 in Europa een tevreden eigenaar hebben gevonden. In Duitsland is de 626 al jaren één van de beste importwagens, omdat hij bij zijn modelvernieuwing -net als bij de concurrerende Duitse merken- uiterlijk op een bescheiden wijze gerestyled is. Met andere woorden: het revolutionaire zit hem



vooral onderhuids. En het is die aanvullende 'high-tech', zoals vierwielaandrijving en vierwielbesturing, die het merk naast een vlekkeloze reputatie behoorlijk wat imago geeft.

Computer als hulpmiddel

Na de eerste, handgemaakte schetsen, verkregen door het uitwerken van de Kansei-gegevens, komt de computer aan de beurt. Hij zal met geometrische en natuurkundige rekenmodellen foutloos en snel het basisconcept verfijnen. Met behulp van het DMA-computerprogramma (Dynamic Model Analysis) wordt dan een eerste test-carrosserie blootgesteld aan gesimuleerde trillingen. Door dat te doen met verschillende frequenties, kunnen de vervorming en drukverspreiding in de belaste carrosserie waargenomen en op het beeldscherm vastgehouden worden. Zo is het mogelijk, de carrosserie op cruciale punten extra te verstevigen, hetgeen ten goede komt aan de algehele veiligheid. Bovendien zijn de berekeningen zó exact, dat er ondanks een grotere stijfheid van de constructie gewicht bespaard kan worden. En dat heeft weer een positieve invloed op het verbruik, dat aanzienlijk lager zal zijn.

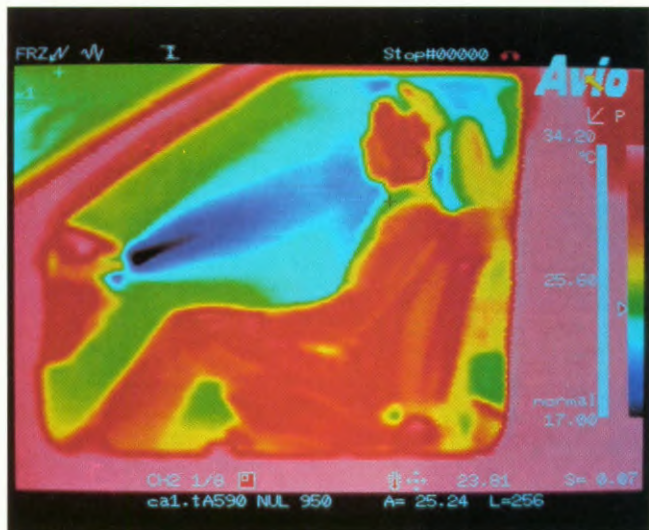
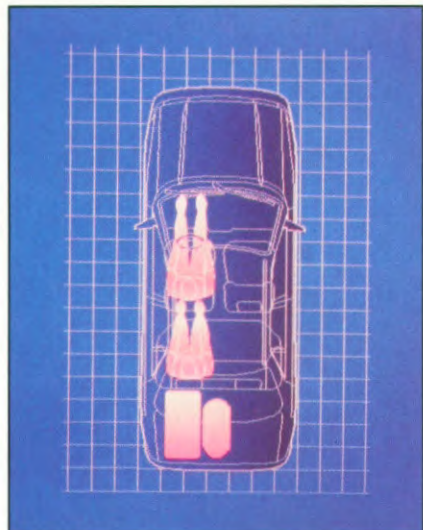




Deze computergestuurde ontwerpprocedure wordt daarna ook toegepast bij de ontwikkeling van de losse onderstel-, motor- en interieur delen. Op die manier poogt men al in een zeer vroeg stadium eventuele fouten uit te sluiten.

Zware tests

Na het maken van de eerste serie prototypes gaat de nieuwe Mazda de weg op. Op het eigen testcircuit en in diverse extreem koude en warme uithoeken van onze aardbol krijgt hij het dan zwaar te verduren. Alle onderdelen worden in honderdduizenden testkilometers tot het uiterste belast, om eventuele zwakke punten te vinden. Weer terug in de thuishaven worden de uitvoerige testgegevens tot in het kleinste detail geanalyseerd. Ook hierin speelt de computer een aanzienlijke rol en



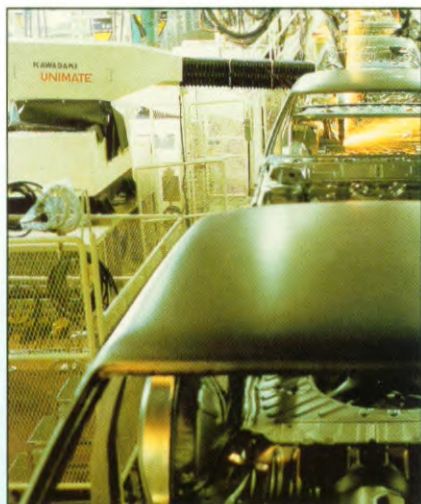
herberekent deze nieuwe constructies en aanpassingen. Het is ook op die manier, dat Mazda onder meer zijn unieke TTL-achterwielophanging in de 323- en 626-lijn en de comfortverhogende, automatische schokdemperafstelling in de exclusieve Mazda 929 ontwierp en verfijnde.

Gestroomlijnde productie

Pas na de lange ontwikkelingsfase wordt de nieuwe Mazda in productie genomen. En ook in dat stadium wordt er niets aan het toeval overgelaten. Het gevoel, dat in het ontwerpstadium nog de boventoon voerde, wordt tijdens het productieproces volledig uitgebannen. Daar zorgen exact geprogrammeerde robots en een computergestuurd controle-systeem voor een gestroomlijnde productie. Wie het schouwspel in de diverse Mazda-fabrieken bekijkt, waant zich in de van bedrijvigheid krioelende metro van Tokio. Enorme massa's plaatdelen, deuren, achterkleppen, motorkappen, aandrijflijnen, onderstellen, velgen en banden worden als op een rangeerstation van de spoorwegen af- en aangevoerd. Wat er uitziet als een wirwar van onsamenvangende onderdelen, die langzaam maar zeker richting lopende band schuiven, is een uitgekiend computergestuurd aanvoersysteem. Dat er tot op de seconde voor zorgt dat elk onderdeel op het juiste moment op de juiste plaats arriveert.

Alziend computer-oog

Ook de toeleveringsbedrijven zijn rechtstreeks met de bevoorradingscomputer verbonden en worden onder een strenge



controle gehouden aan de strikte levering en de hoge Mazda-kwaliteit. Een dergelijk geautomatiseerd productiesysteem kan bovendien tegemoet komen aan de vraag naar zeer uiteenlopende modelvarianten per nationale markt. Ook hier is een hoofdrol voor de computer weggelegd. Vanaf de grondstoffen- en onderdelenvoorraad, via de gerobotiseerde productielijnen en de hypermoderne lakstraten tot aan de minutieus opgezette, gedigitaliseerde controle-systemen, houdt het alziende en onfeilbare computer-oog alles in de gaten. Samen met een zeer gemotiveerd en hoog gekwalificeerd team van managers en controleurs staat hij in voor een optimaal produkt, dat zijn kwaliteit en betrouwbaarheid allang heeft bewezen en dit met de Mazda 323- en 626-modellen nog eens extra benadrukt.

HIGH-TECH IN DIENST VAN DE VEILIGHEID

Mazda's filosofie om produkten vanuit het 'Kansei'-denken te maken (meer hierover elders in deze Autotheek), komt bij het hoofdstuk techniek eerder indirect aan bod. Uiteraard speelt Mazda ook op dit vlak graag in op de steeds groter wordende vraag naar vooruitstrevende technieken. Alleen bekijkt men het geheel vooral vanuit een veiligheidsstandpunt. Nieuwe technieken moeten bij Mazda zelfs in de eerste plaats de veiligheid dienen. En verhogen zaken als vierwielaandrijving (4WD), vierwielbesturing (4WS) en 16V-motoren achteraf ook nog het sportieve imago, dan is dat weliswaar mooi meegenomen, maar ook niet meer dan dat...



Vooruitstrevende en tegelijkertijd optimaal veilige techniek heeft doorgaans een pittig prijskaartje. Bij veel merken is high-tech dan ook slechts voorbehouden aan dure topmodellen. Mazda huldigt echter het standpunt, dat dergelijke technieken in alle modellen terug te vinden moeten zijn. Vandaar, dat we extra's als vierwielaandrijving en 16V-techniek ook in de compacte 323-serie aantreffen.

16V voor iedereen

De meerkleps-motortechniek kent reeds een lange en opvallende geschiedenis. Al vóór de Tweede Wereldoorlog werden zogenaamde 'multikleppers' gebruikt in racewagens. Na 1980 steekt het fenomeen echter de kop op in sportieve en

vooral kostbare sportwagens. Tegenwoordig vinden we de meerkleppers ook in de betaalbare klasse. Een gegeven dat we overigens vooral aan de Japanse auto te danken hebben. Ook Mazda draagt zijn steentje aan deze trend bij en begint het leveringsprogramma van de nieuwe 323 serie met een nieuw ontwikkelde, 1,3 liter zestienklepper. Het voordeel van een 16V-motor, met vier kleppen per cilinder, zit 'm (naast een optimale en dus zuinige verbranding) in de souplesse. Omdat door de toepassing van het dubbele aantal in- en uitlaatkleppen zowel het vermogen als de trekkracht aanzienlijk stijgen, kunnen bijvoorbeeld hogere acceleratietijden neergezet worden. En dat betekent vooral extra veiligheid tijdens het inhalen.

elektronische injectie voor een aanzienlijke hoeveelheid power zorgt. En daarbij aan het beschreven veiligheidsaspect nog een sportieve tint toevoegt.

Optimaal 4x4-systeem

Vierwielaandrijving is in de hedendaagse autotechniek niet meer weg te denken. In de rallysport maken momenteel vrijwel alleen nog vierwielaangedreven bolides de dienst uit. Met een optimale grip stuiven ze ogenschijnlijk als vanzelf over de moeilijkste klassementsproeven. Sneeuw, ijs, modder en regen zijn niet langer obstakels op de weg naar een snelle tijd. Zeker nu de meeste 4WD-auto's permanent op alle vier de wielen aangedreven worden en de aandrijfkrachten via

FULL TIME 4WD WITH
VISCOUS LSD



Het is voor de bestuurder prettig te weten, dat elk commando via het gaspedaal snel en doeltreffend gehonoreerd wordt. Want veiligheid is maar al te vaak een kwestie van genoeg reserves. Een stelling die zeker óók van toepassing is op de 1,8 liter DOHC injectiemotor, al dan niet voorzien van turbo en tussenkoeler, die met een dubbele nokkenas en

ingenieuze stelsels automatisch worden doorgespeeld naar de wielen met de meeste grip. Mazda koos daarbij in de 323 Formule 4 voor een kwalitatief uitermate goed systeem met middendifferentieel en viscose-koppelingen, dat het ter beschikking staande vermogen voor 43 procent naar de vooras en voor 57 procent naar de achteras stuurt. Daardoor







rijdt de auto in het normale geval als een achterwielaandrijver, die met een deskundige rechtervoet tot uiterst sportief bochtenwerk in staat is. Het mag duidelijk zijn, dat Mazda met deze permanent vierwielaangedreven 323 vooral de sportieve en dynamische automobilist aanspreekt. Toch wordt ook hier de veiligheid niet uit het oog verloren. Dit type biedt niet alleen extra veiligheid op glad en nat wegdek, ook onder normale weers- en weg-omstandigheden ligt hij stabiel en vaster op de weg.

Zelfcorrigerende wielophanging

Optimale grip betekent ook optimaal contact met de weg. Hetgeen nog eens versterkt wordt door het TTL-ophangingssysteem van Mazda. Een in eigen huis ontwikkelde, onafhankelijke achterwielophanging, die met dubbele, in trapezium-vorm gerangschikte draagarmen het spoor van de achterwielen permanent controleert en bijstelt. Dit laatste afhankelijk van de krachten die op het betreffende wiel uitgeoefend worden. Bij het nemen van bochten, bij het accelereren en remmen kiest de ophanging snel en beweeglijk voor het meest optimale contact met de weg. Met als resultaat een enorm hoge koersvastheid en stabiliteit, hetgeen weer bijdraagt aan de veiligheid.

Dit laatste is eveneens van toepassing op het standaard meegeleverde antiblokkeer-systeem (ABS). Een ingebouwde vertragingssensor doseert de remdruk. Let wel: zonder de rijstabiliteit van de Mazda 323 Formule 4 te onderbreken! Vierwielaandrijvers met een 'normaal' anti-blokkeer remsysteem daarentegen (die hun remvermogen berekenen op basis van het verschil in rotatie tussen



voor- en achterwielen), moeten de overbrenging van het aandrijfvermogen tijdens het remmen echter even onderbreken. Die missen in zulke gevallen dus korte tijd de voordelen van de vierwielaandrijving. Iets dat Mazda koste wat het kost wilde voorkomen. En dat is op overtuigende wijze gelukt, getuige de rij-eigenschappen van de Mazda 323 Formule 4.

Staalte techniek

Mede daardoor is de Formule 4 het overtuigende bewijs van het technisch vakmanschap, dat Mazda in huis heeft. Met deze compacte hatchback laat men zien, dat een sportieve rijstijl het streven naar optimale veiligheid niet in de weg hoeft te staan. Permanente vierwielaandrijving, ABS, onafhankelijke wielophanging en een krachtige, 1,8 liter zes-tienklepper met turbocompressor en tussenkoeler (121 kW/165 pk) vormen de hoekstenen van dit unieke staaltje techniek. Boeiende techniek, die we bij Mazda dus ook al aan kunnen treffen in de compacte 323-modellijn.

TYPEN EN MODELLEN



Het Mazda 323-gamma is uitgebreider dan dat van z'n meeste concurrenten. Dit omdat er vier geheel verschillende concepten aan deze serie ten grondslag liggen.

Mazda laat ons op de eerste plaats een keuze maken tussen de praktische driedeurs hatchback, de klassiek gelijnde, ruime sedan, een vijfdeurs Estate en de stijlvolle vijfdeurs F-sportcoupé. Daarna kan men opteren voor de diverse uitrustingsniveaus, die met een groot aantal standaard-accessoires goed aansluiten op de individuele wens van de automobilist.



In alle uitvoeringsdetails wordt duidelijk, dat Mazda veel moeite heeft gedaan, zich aan de breed georiënteerde smaak van de consument aan te passen. En dat is vooral zichtbaar aan de redelijk complete basisuitvoering.

LX-comfort aan de basis

Het basismodel van de Mazda 323 wordt aangeduid als LX, een afkorting voor 'Luxe Extra'. Bij de bestudering van de lijst van standaardaccessoires klinkt dat niet eens overdreven. Elke Mazda 323-rijder neemt in een met stof bekleed interieur op goed gevormde stoelen



plaats, die bovendien zijn voorzien van hoofdsteunen. Op de voorstoelen zijn deze verstelbaar en op de achterbank in de rugleuning geïntegreerd. Het overzichtelijke en functionele dashboard is in alle 323-uitvoeringen uitgerust met onder meer een dagteller, digitaal klokje, verlichte asbak, -aansteker, -schakelaars en een verlicht contactslot, een waarschuwingssignaal voor vergeten verlichting, alsmede een tot de vloer doorlopende middenconsole. De LX-modellen met 1.6i-motor hebben bovendien nog een toerenteller in het instrumentenpaneel. Zeker de moeite van het vermelden waard is het feit, dat alle modellen een geheel beklede en verlichte kofferruimte met een in twee ongelijke delen neerklapbare achterbankleuning hebben. Zelfs het sedan-model, waarvan de kofferbak middels een extra sleutel af te sluiten is. Ook automatische rol gordels voor en achter, net als opbergvakken en luidsprekers in de voorportieren, horen bij de LX-basisuitvoering. Verder heeft elke 323 getint veiligheidsglas rondom, een wisser en sproeier op de achterrait (met uitzonde-

ring van de sedan), halogeen koplampen, mistachterlichten, achteruitrijlampen, een antenne en een van binnenuit verstelbare linker buitenspiegel. Een grille in de kleur van de auto, een reflecterend achterpaneel en een zwarte omlijsting van voor-, zij- en achterraiten geven zelfs nog een licht sportief tintje aan het LX-basismodel.

Motorisch gezien beperkt zich de keuze in de LX-modellen tot de 1,3 liter 16V-carburatiemotor (55 kW/75 pk), de 1,6 liter injectiemotor (64 kW/87 pk) en de 1,7 liter dieselmotor (43 kW/58 pk). De Mazda 323 F-LX houdt het vanwege zijn sportieve inslag alleen op de inspuitmotor.

GLX: zeer compleet

Het wordt al bijna pure verwennerij, wanneer er voor de GLX-versies gekozen wordt. Het basispakket wordt dan nog eens uitgebreid met een van binnenuit verstelbare rechter buitenspiegel, een regelbare dashboardverlichting, een verstelbaar stuur, een middenarmsteun op de achterbank van de sedan en 'F', kin-



dersloten op de vierdeurs uitvoeringen en een fraaie veloursbekleding, ook op de van geïntegreerde armsteunen voorziene portieren. Van buiten zijn de GLX-uitvoeringen meteen te herkennen aan de in wagenkleur gespoten bumpers, de brede 175/70 SR 13-banden en de aerodynamische wioldoppen. De Mazda 323 F in GLX-uitvoering is bovendien voorzien van een decante achterklepspoiler, centrale deurvergrendeling en een sportstuur. Wat de motoren betreft, is de verdeling hetzelfde als bij de LX-versies. Wanneer er echter stuurbekrachtiging op

het GLX verlanglijstje staat, kan dat alleen in combinatie met de achtkleps injectiemotor. Overigens zijn de meeste 1.6i GLX-uitvoeringen tegen meerprijs te voorzien van een geavanceerde, viertraps-automatische transmissie met 'lock up'. Door de moderne constructie heeft de montage van deze comfortverhogende extra nauwelijks of geen gevolgen voor de prestaties en het verbruik van de auto.

LX en GLX: Estate

De zeer recentelijk gemoderniseerde Mazda 323 Estate is leverbaar in LX- en GLX-uitvoering. Deze functionele stationcar kan zowel met schone 1.6i benzine- als economische 1.7 dieselmotor worden uitgerust. In beide gevallen is een vijfbak standaard, de GLX 1.6i kan



bovendien worden geleverd met stuurbe-
krachtiging. Alle typen zijn voorzien van
een afdekhoe die de (verlichte) bagage-
ruimte aan àl te nieuwsgierige blikken
onttrekt, terwijl de voorzieningen zijn
overgenomen uit de LX en GLX sedan en
hatchback. De 1.6i-versies staan op ban-
den in de maat 175/70 SR 13, terwijl de
GLX-en herkenbaar zijn aan de fraaie
wielplaten en in de kleur van de carrosse-
rie gespoten bumpers.

Natuurlijk kan de vijfdeurs 323 Estate
ook op 'grijs' (bedrijfswagen) kenteken
geleverd worden. Deze 'Estate Van' be-
schikt over een vlakke, stalen laadvloer
met een lengte van ruim anderhalve me-
ter, die ook via de beide achterportieren
bereikbaar is. Ook voor de Estate 1.7D
'Van' geldt weer, dat de dieselmotor een
lager geluidsniveau heeft dan voorheen
het geval was en daardoor nu één van de
stilste in zijn klasse is, terwijl met folie
bekte zijpanelen (bekend van de 626
Wagon) een optie vormen.

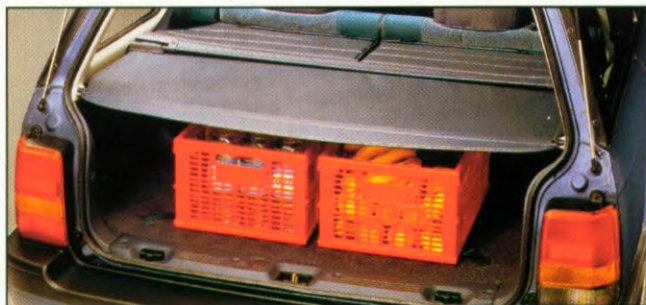
GT-flair

Voor een sportieve noot in het 323-
gamma zorgen de GT-modellen. Het al
behoorlijk complete GLX-pakket wordt
dan nog verrijkt met een stel in de carrosse-
riekleur gespoten buitenspiegels, een
achterspoiler en brede 185/60 HR 14-
banden. Binnenin kan de bestuurder ge-

nieten van een sportstuur, sportstoelen
en een speciale GT-bekleding. Ook hier
krijgt de ranke 'F'-sportcoupé een aantal
extra's meer mee. Met nog een variabele
intervalschakelaar, elektrische bedienba-
re buitenspiegels en zijruiten, alsmede
lichtmetalen wielen staat de Mazda 323
F er wel héél compleet bij. Bij zoveel GT-
sportiviteit past dan ook maar één motor-
variant en dat is de nieuwe 1,8 liter
zestienklepper met dubbele bovenliggen-
de nokkenas (96 kW/131 pk). Voor alle
volledigheid zij nog vermeld, dat de
sedan niet in GT-uitvoering leverbaar is.

323 Formule 4: het summum

Het summum aan Mazda 323-sportiviteit
is het vierwielaangedreven GTX-topmo-
del op basis van de hatchback. In feite is
het een gekuiste straatversie van het suc-
cesvolle rally-monster. Met voorin een
potente turboversie van de al behoorlijk
rappe 1.8 DOHC zestienklepper
(122 kW/165 pk) en een koersvaste per-
manente vierwielaandrijving is de Mazda
323 Formule 4 geen terrein te ruig en geen
bocht te kort. Bij volle benutting van alle
aanwezige paardekrachten is het een ech-
te bolide, die vanwege zijn compacte
koets en korte wielbasis enorm snel en
wendbaar is. Wie in een dergelijk krach-
tig topmodel achter het stuur zit, wil
uiteraard met het nodige comfort ver-



wend worden. De Formule 4 beschikt dan ook standaard over zaken als brede 195/60 VR 14-banden, elektrisch te bedienen buitenspiegels en zijruiten, cen-

trale deurvergrendeling, een elektrisch te bedienen schuif-kanteldak en aan antiblokkeer remsysteem (ABS). De 323 Formule 4 is in zijn klasse dan ook een unieke auto, die qua techniek en uitrustingsniveau een absolute topper mag heten. Een model met de prestaties van een rally-bolide en het comfort van een reislimousine.

Uitrusting/Opties

rugleuning achterbank,
neerklapbaar in delen (60/40)
wisser/sproeier op achterraut¹
buitenspiegel links
– van binnenuit verstelbaar
buitenspiegel rechts,
– van binnenuit verstelbaar
buitenspiegels, elektrisch
dagteller
toerenteller
verlichte schakelaars, aansteker,
asbak en contactslot
lichtwaarschuwingsoemer
antenne met luidsprekers
gelaagde voorruit
getint glas rondom
digitaal klokje
halogeen lampen
verlichte kofferruimte
vijfversnellingsbak
automatische transmissie
stuurbekrachtiging
centrale deurvergrendeling
elektrische zijruitbediening
elektrisch schuif-kanteldak
regelbare dashboardverlichting
van binnenuit te openen
– benzinetankklep
– achterklep
anti-blokkeer remsysteem

LX	GLX	GT	Formule 4
•	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	•
–	•	• ²	•
–	–	• ²	•
• ³	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	• ⁴
•	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	•
• ⁵	• ⁵	–	–
–	• ⁶	• ²	•
–	–	• ²	•
–	•	•	•
•	•	•	•
•	•	•	•
–	–	–	•

– = niet verkrijgbaar • = standaard

¹: niet op sedan-modellen

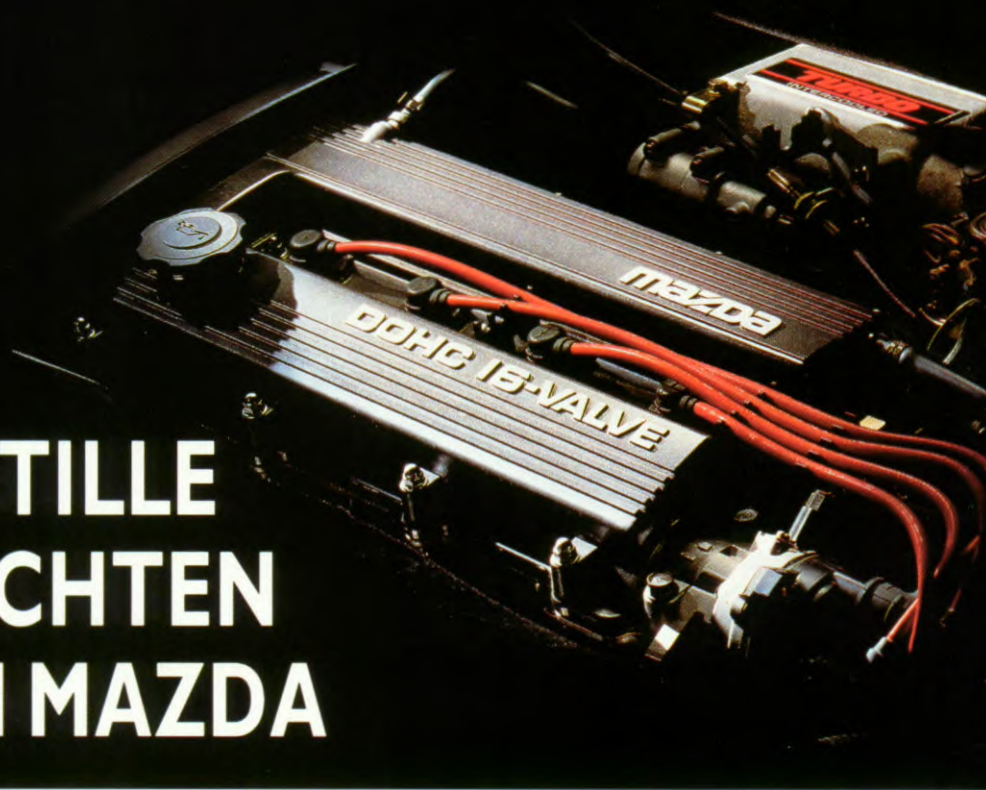
²: alleen op 323 F-model

³: alleen in combinatie met 1.6i-motor

⁴: luidsprekers ook in achterzijpanelen

⁵: drietraps automaat in 1.3-16V LX viertraps met lock-up in 1.6i GLX

⁶: optie op 1.6i GLX-modellen



DE STILLE KRACHTEN VAN MAZDA

De huidige automobilist stelt aan het motorvermogen van zijn wagen hoge eisen. Gezien het multifunctionele concept gebruikt de consument zijn automobiel voor werk en vrije tijd. Rustig toeren door het landelijk schoon is er net zo goed bij als snelle 'Autobahn'-ritten over lange afstanden. Het spreekt vanzelf, dat een goede motor derhalve over een breed scala van gebruiksmogelijkheden dient te beschikken. Bovendien wordt van hem verwacht, dat hij bij dat alles vooral zuinig te werk gaat. In zekere zin zijn dit zelfs tegenstrijdige eisen, die nog eens doorkruist worden met de wettelijke plicht, het milieu zo min mogelijk te belasten. Geen gemakkelijke taak een dergelijke krachtbron te ontwikkelen, maar toch vinden veel autofabrikanten een voor alle partijen bevredigend antwoord op dit pittige eisenpakket.

Ook Mazda is permanent bezig, het motoren-gamma uit te breiden en te verbeteren. Met betrekking tot de nieuwe 323-serie is de bestaande motorenlijn dan ook verder verfijnd en aangepast. Dat heeft voor de 323 geresulteerd in een vernieuwde 1,6 liter injectiemotor en twee nieuwe zestienklepers, uiteraard allemaal voorzien van een katalysator. Afgezien van de aanpassingen met betrekking tot cilinderkop, injectie en ontsteking zijn de Mazda-

motoren vooral op het gebied van de geluidsproductie nog eens degelijk onderzocht. En dat leidde tot een aantal verstevigingen in het motorblok ter vermindering van motorvibraties, die met name in de hogere toerenregionen nogal eens voor storend motorgeluid zorgden. De nieuwe Mazda-motoren voor de 323 mogen daarom gerust als moderne, schone en stille krachtbronnen betiteld worden, die tegemoet willen komen aan hoge eisen omtrent prestaties en verbruik.

Interessante basismotor

Als basismotor voor de 323 kiest Mazda een nieuwe 1,3 liter zestienklepper, die voorzien van een overigens niet elektronisch geregelde register-carburateur een vermogen levert van 55 kW (75 pk). Aardige gegevens voor een motor van die inhoud. De prestaties van deze Mazdanieuweling mogen er best zijn. Met de stopwatch erbij sprint de kleine zestienklepper in 12,1 seconden van 0 tot 100 km/h, terwijl de topsnelheid bij 160 km/h ligt. Daarbij is de motor opvallend zuinig, want het gemiddeld verbruik ligt bij 1 op 14. Met deze gegevens wordt duidelijk, dat Mazda's nieuwe zes-



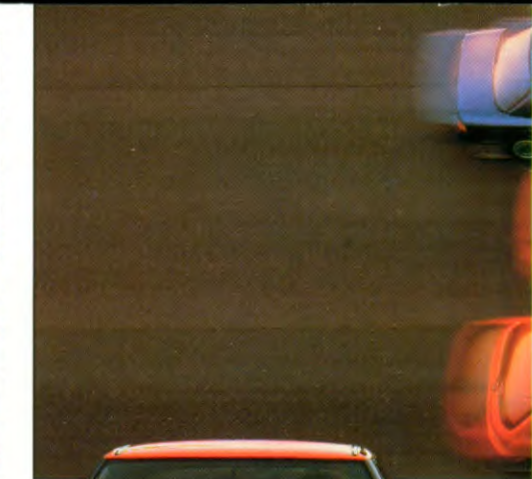
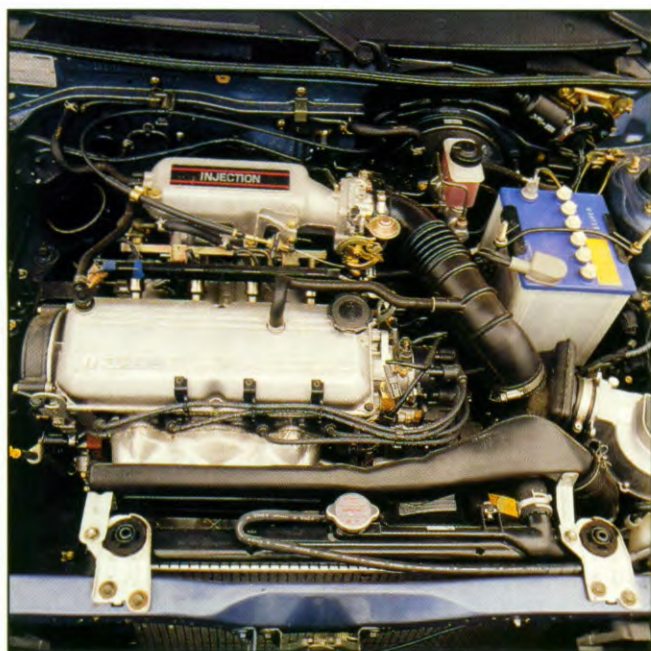
tienklepper niet is gemaakt om adembemende acceleratietijden, maar om vlotte rijprestaties bij een laag verbruik te halen.

Een prettige krachtbron met een goed prestatieniveau, waarover verder niks opgemerkt hoeft te worden. Of toch? Bij de bestudering van de motorconstructie valt namelijk op, dat de 1,3 liter zes-tienklepper maar over één bovenliggende nokkenas beschikt. Normaliter zorgen twee exemplaren met elk twee nokken per cilinder voor de bediening van de acht inlaat- en acht uitlaatkleppen. Bij Mazda koos men echter voor een andere constructie. De enkelvoudige nokkenas heeft per cilinder de beschikking over drie nokken. De middelste nok bedient een vorkvormige tuimelaar, die op zijn beurt twee uitlaatkleppen per cilinder opent en sluit. De twee buitenste nokken hebben een eigen tuimelaar en bedienen de twee

inlaatkleppen van elke cilinder. Een concept, dat voor minder wrijving en dus minder energieverlies en slijtage zorgt.

1.6i: allround-kracht

Naast de nieuwe compacte meerklepper kunt u bij de Mazda 323 kiezen voor een 'oude' bekende. Het gaat daarbij om de 1,6 liter injectiemotor, die met een aantal detailwijzigingen in het motorblok goed is voor een vermogen van 64 kW (87 pk). Daarbij wijzen we vooral op het hoge koppel van 128 Nm bij slechts 2.500 toeren per minuut (belangrijk en prettig bij het trekken van een aanhanger of caravan!). Tijdens het rijden heeft men altijd het gevoel voldoende trekkracht in huis te hebben. Het is een motor die ondanks een standaard kleppenaantal van acht, over een breed toerental scoort. Zo mag de sprint tot 100 km/h in 11,2 secon-



den best vlot genoemd worden en is de topsnelheid van 172 km/h zeker niet te versmaden. Omdat de cilinderkop voorzien is van een elektronisch gestuurde, multipoint brandstofinspuiting, reageert de motor spontaan op bewegingen van het gaspedaal. Het gemiddeld verbruik ligt slechts een fractie hoger dan bij de basismotor. Overigens beschikt de 1.6i-machine natuurlijk over een geregelde drieweg-katalysator, waardoor hij aan de strengste milieu-eisen voldoet. Kortom: de 1.6i-motor is een vertrouwde krachtbron, die een gulden middenweg vindt tussen sparen en spurtten.

1.8i DOHC 16V voor topprestaties

Absoluut nieuw in het motorengamma is een 1,8 liter zestienklepper met dubbele bovenliggende nokkenas. Een krachtbron, die vooral gemaakt is voor sportieve rijprestaties. Vandaar, dat hij ook alle ingrediënten meekrijgt, die vandaag de dag nodig zijn, om op het pittige GTI-niveau mee te kunnen. Twee nokkenassen, zestien kleppen en elektronische multipoint-inspuiting zijn in dat verband standaard. Teneinde een optimale 'beademing' te garanderen, is Mazda's nieuwe 1,8 liter zestienklepper bovendien nog voorzien van een variabel luchtinlaatsysteem, VICS (Variable Inertia Charging System) geheten, dat afhankelijk van het toerental, via een klep de snelheid bepaalt waarmee een berekende

hoeveelheid lucht aan het mengsel wordt toegevoegd. De daarna volgende optimale verbranding levert dan ook een aanzienlijk vermogen. Bij een toerental van 6.500 staat een maximaal vermogen van 96 kW (131 pk) ter beschikking. In het geval van de vierwielaangedreven 323 Formule 4 zorgt een turbo met tussenkoeler voor extra power. Maar liefst 122 kW (165 pk) wordt er dan naar de aangedreven wielen gestuurd. Dat beide motoren voor hoge prestaties zorgen, behoeft geen betoog. De turbo-variant is goed voor een top van 210 kilometer per uur, de versie zonder turbo houdt het op 196 km/h. 323-rijders met sportwagenambities komen dus niets tekort. En ook het sprintvermogen mag er zijn, gezien de acceleratietijden tot '100' in 7,8 (zonder turbo: 8,2) seconden.

1.7 dieselmotor

Weliswaar hekkesluiser op prestatieniveau, maar topsporter als het gaat om zuinigheid is de 1,7 liter dieselmotor. In de 323-reeks zeker geen onbekende. Nòg stiller dan voorheen werd deze zuinige en gewaardeerde motor uiteraard weer in het gamma opgenomen. Het vermogen van 43 kW (58 pk) is modaal te noemen, evenals zijn prestatiecijfers. De sprint tot



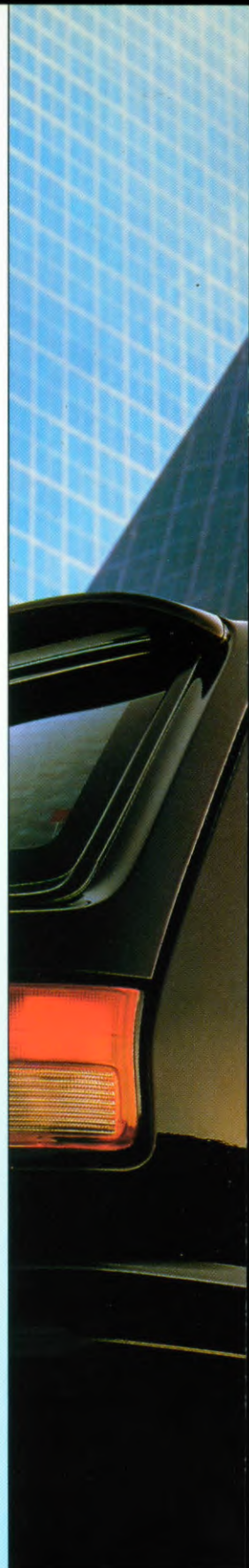
'100' in 16,5 seconden en de topsnelheid van 145 km/h behoren tot de middenmoot. Het is per slot van rekening een diesel, die uit een ander oogpunt wordt aangeschaft dan een rappe zestienklepper. Zijn opvallende eigenschappen liggen in het vlak van duurzaamheid en zuinigheid (gemiddeld 5,9 liter op 100 km). De 1.7 Diesel vinden we in de sedan, de hatchback en de 323 Estate.

Samenvattend kunnen we stellen, dat het motorenaanbod van Mazda breed genoeg is, om de drie verschillende koetsvarianten van een gepaste krachtbron te voorzien.

Motoren *1

	1.3-16V	1.6i	1.8i-16V DOHC	1.8i-16V Turbo	1.7D
soort motor	– 4-cilinder lijnmotor				
plaatsing	– dwars voorin				
cilinderinhoud cm ³	1.324	1.598	1.840	1.840	1.720
kleppen per cilinder	4	2	4	4	2
schone motor					
max. vermogen kW/pk	55/75	64/87	96/131	122/165	43/58
bij omw./min.	6.200	5.200	6.500	5.500	4.700
max. koppel Nm	102	128	160	219	107
bij omw./min.	3.700	2.500	4.500	3.000	3.000
topsnelheid km/h	160	172	196	210	145
0 – 100 km/h in sec.	12,1	11,2	8,2	7,8	16,5
gemiddeld verbruik liters per 100 km ECE					
– bij 90 km/h	5,5	5,6	5,8	7,3	4,7
– bij 120 km/h	7,3	7,3	7,5	9,5	6,8
– stadscyclus	8,6	8,8	10,8	11,4	6,2
inhoud brandstoftank	– 50 liter (hatchback), 55 liter (sedan en 'F')				
aandrijving	– voorwielen (4x4 bij 323 Formule 4)				
versnellingsbak	– handgeschakelde vijfversnellingsbak/ 3- of 4-trapsautomaat				
banden	– 155 SR 13 (hatchback LX, 'F' LX) – 175/70 SR 13 (hatchback GLX, Sedan LX en GLX en 'F' GLX) – 185/60 HR 14 bij alle GT-modellen – 195/60 VR 14 bij 323 Formule 4				
voorrem	– geventileerde schijfremmen				
achterrem	– trommelremmen/ schijfremmen bij 1.8i 16V DOHC				
anti-blokkeer remsysteem	– alleen bij 323 Formule 4				
besturing	– tandbeugel stuurinrichting bekrachtigd bij 1.8i 16V DOHC-motoren en tegen meerprijs op 1.6i GLX-modellen				

N.B.: Gegevens omtrent verbruik, topsnelheid en sprint van 0 tot 100 km/h zijn gebaseerd op het 323 hatchback-model





Rij-impressie
Mazda 323 1.6i GLX sedan

DRIE-TWEE- DRIE-VIER...



In de compacte middenklasse heeft de 'hatchback', het model met een grote achterklep en neerklapbare achterbank, lange tijd de dienst uitgemaakt. Er blijft echter in deze klasse een heel duidelijke markt bestaan voor sedans; auto's met een vierdeurs carrosserie en een 'gewone' kofferbak. Dat die markt groter is dan gedacht, blijkt wel uit het feit dat tal van merken van een type dat er aanvankelijk alleen als drie- of vijfdeurs was, ook een vierdeurs model presenteerden. Op basis van de Mazda 323 was zo'n sedanmodel er al langer. Logisch dus, dat er bij de vernieuwing van de modellijn opnieuw een vierdeurs sedanversie werd geïntroduceerd.

'Autotheek' reed de GLX-versie met 1,6 liter motor...

Een veel gehoord bezwaar met betrekking tot sedans is dat ze qua vormgeving soms wat saai zijn. Toch heeft zo'n klassiek vormgegeven auto de nodige voordelen. Sedans hebben over het algemeen immers een representatief voorkomen, hetgeen met name voor zakelijk gebruik een pré is. Bovendien combineren sedans een comfortabel interieur met een, ten opzichte van de hatchback-modellen, vaak beduidend ruimere en beter afsluitbare bagageruimte.

Daar komt in het geval van de 323 sedan nog bij dat de achterbank in twee ongelijke delen is weg te klappen, zodat het vervoer van wat langere bagagestukken geen probleem hoeft te zijn. Terwijl de bagageruimte, met een inhoud van 415 liter, uitermate riant kan worden genoemd. Omdat de klep keurig tussen de achterlichtgroepen op de bumper aansluit is die ruimte bovendien goed bereikbaar en kun je nauwelijks van een 'tildrempel' spreken.

Doordacht

Hoewel hij een tikje conventioneel oogt, heeft de carrosserie van de 323-sedan alles in zich van een doordacht concept. De auto heeft een lage tallelijn en loopt aan voor- en achterzijde iets smaller toe, hetgeen een vloeiend lijnenspel oplevert. Grote bumpers zorgen voor een stoer uiterlijk en dank zij een, ten opzichte van het vorige model, toegenomen wielbasis kreeg de auto een extra ruim interieur. Met de sedan bewijst Mazda bovendien dat een modern uiterlijk een ruim interieur beslist niet in de weg hoeft te staan. Vier à vijf volwassenen vinden een be-



hoorlijke leefruimte in de sedan, waarbij vooral de breedte op schouderhoogte voor een ruimtelijk effect zorgt. De stoelen zitten goed; niet te hard, maar gelukkig ook niet te zacht, iets dat vooral tijdens lange ritten zal worden gewaardeerd.

Ergonomisch

Het dashboard mag, zeker in deze GLX-uitvoering, compleet worden genoemd. Achter het niet te grote en in hoogte verstelbare stuurwiel nemen snelheidsmeter en toerenteller een prominente plaats in. Ze worden geflankeerd door een motortemperatuur- en benzinemeter, alsmede diverse controlelampjes. De schakelaars zijn verwerkt in een brede, zwarte rand en liggen prettig onder handbereik. Helaas vallen enkele knopjes achter de rand van het stuur weg, gewenning is in dit geval vereist.

De verlichting en ruitewissers worden bediend met goed onder bereik liggende stuurhendels, terwijl ook elementen als de versnellingspook, handrem en radio prettig geplaatst zijn. Je kunt zagezegd overal makkelijk bij en dat maakt van de



323 sedan een ergonomisch verantwoorde auto. Het geheel doet ook degelijk aan: rammeltjes zijn de auto vreemd.

Met name in de GLX-versie is de 323 sedan een complete auto. De toerenteller en in delen neerklapbare achterbank noemden we al, maar een rechter buitenspiegel, velours bekleding, kofferbakontgrendeling van binnenuit, regelbare dashboardverlichting, een digitaal klokje en een waarschuwingssignaal voor vergeten verlichting zijn allemaal standaard.

Schone motor

De 1,6 liter injectiemotor in ons test-exemplaar is in feite de enige niet-multiklepper in het Mazda 323-program-



ma. De 1,3 en de 1,8 liter exemplaren werken allemaal met vier kleppen per cilinder, wat de 1.6 echter beslist niet tot een tweederangs krachtbron degradeert. Integendeel. Dank zij een volledig elektronisch inspuitingssysteem werd de montage van een driewegkatalysator met

lambda-sonde mogelijk en daarmee is de motor schoon volgens de strengst geldende normen.

De dwars voorin geplaatste machine levert 64 kW (87 pk) en drijft via een probleemloos schakelende vijfversnellingsbak de voorwielen aan. De prestaties liegen er niet om: in 11,2 seconden staat de teller op '100' en daarna trekt de motor vlot door naar een top van 172 kilometer per uur. Met 130 km/h is het echter genoeglijk, en niet ál te illegaal, kruisen. Bij dat alles valt het verbruik aan loodvrije Euro-benzine alleszins mee: we



haalden, tijdens een testperiode met enkele haastige ritten, een gemiddelde van 1 op 12,5 en dat kan -voor bestuurders die hun rechervoet in bedwang weten te houden- alleen maar gunstiger worden. De motor is redelijk stil. Hij houdt zich meestal netjes op de achtergrond en laat alleen van zich horen als 'alles uit de kast' moet.

Neutraal weggedrag

De Mazda heeft een modern onderstel, waarbij met name de achterwielophanging zich in positieve zin onderscheidt.

Die maakt gebruik van Mazda's eigen TTL (Twin Trapezoidal Link)-systeem, dat onder meer een uitzonderlijke hoge veeruitslag toestaat. Dat betekent in de praktijk dat hobbels en andere oneffenheden in het wegdek als het ware worden geabsorbeerd, terwijl de banden een beter contact met de weg hebben. De voorwielophanging werkt volgens het beproefde McPherson-systeem en heeft, voor een betere stabiliteit, een extra dwarsverbinding.

Dat moderne onderstel bezorgt de 323 sedan een neutraal weggedrag. Als bij iedere voorwielaandrijver is de rechthoudstabiliteit spreekwoordelijk, terwijl in bochten lange tijd een onderstuur-karakter optreedt. Ga je plotseling van het gas af, dan weigert de achteras een stapje opzij te doen. Een verdienste van het TTL-systeem. Niet alleen een keurig, maar ook een veilig weggedrag!

Tot slot...

...kunnen we stellen dat de Mazda 323 1.6 sedan een heel prettige indruk op ons achterlaat. Het is een comfortabele auto, waarin je probleemloos wegrijdt, met een ruim interieur en een dito kofferruimte. De motor presteert naar behoren en is niet te dorstig. En omdat de achterbank in delen neerklapbaar is, mag de 323 ondanks zijn zakelijke uiterlijk toch een multi-functioneel karakter worden toegedicht.



AUTO THEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE