

# ETUDE

## MAZDA 323 (99 →)

L'étude MAZDA 323 présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de MAZDA, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

### Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





La nouvelle Mazda 323 est le fruit d'un réel travail d'imagination et de création puisqu'elle est construite sur une nouvelle plate-forme, utilise une nouvelle architecture et deux des quatre moteurs de la gamme sont nouveaux. La Mazda 323 représente dans le créneau M1 une proposition extrêmement complète, à la fois élégante, polyvalente et économique, avec un excellent rapport qualité/prix et équipement/prix, qui possède tous les atouts pour réussir une brillante carrière.

## PRÉSENTATION

La Mazda 323 est construite sur une nouvelle plate-forme d'un empattement de 2 610 mm, soit 5 mm de plus que l'ancien modèle. Ses voies avant et arrière de 1 470 mm, sont 10 mm plus larges que celles du modèle précédent.

Sa carrosserie 5 portes mesure 4 200 mm, soit 40 mm de moins que la précédente. Elle est 65 mm plus haute que l'ancien modèle.

Le pare-brise est relevé de 30 mm, ce qui augmente l'angle de vision vers le haut et l'avant de 3 degrés. Le capot moteur, moins incliné, est mieux visible, ce qui facilite les manœuvres.

Les centres de Design japonais et européens de Mazda ont étroitement collaboré. Le concept né en Europe a été mis en forme au Japon et affiné par les deux équipes travaillant de concert à Hiroshima. Tous les véhicules Mazda d'aujourd'hui affichent une forte identité caractérisée par une calandre pentagonale, flanqués de phares typés et intégrant le nouvel emblème de la marque. La ligne de pavillon se prolonge vers l'arrière, ce qui améliore l'espace intérieur et la polyvalence de la voiture en augmentant son aérodynamisme. Le coefficient de traînée est de 0,327 - chiffre excellent pour une 5 portes. La forme des vitres est originale, et soulignée par une ligne courant sur toute la longueur

de la carrosserie. Les passages de roue élargis renforcent l'impression de robustesse. La lunette de forme pentagonale unique du hayon reprend la forme de la calandre, ainsi qu'à l'arrière, les feux poursuivent la ligne d'angle du hayon et forment un ensemble très harmonieux.

### Un équipement à la hauteur

Tous les modèles possèdent un équipement complet. Le premier niveau LX se caractérise déjà par une panoplie très complète, qui inclue notamment : coussin gonflable conducteur, glaces avant et rétroviseurs électriques, condamnation des portes, vitres teintées, volant réglable en hauteur, banquette AR 60/40 et ceinture AR 3 points. La finition LTX offre en plus un dossier siège passager avant type plateau, et un siège conducteur réglable en hauteur. En finition DTX, on trouve en plus : coussins gonflables conducteur + passager et ABS à 4 capteurs. La version 1800 GT représente le sommet, avec en plus de la finition GTX, un antipatinage, des jantes alliage, des antibrouillards et un système audio avec commandes au volant.

### 2.0 L Turbo-Diesel 16 soupapes à injection directe

Premier moteur Diesel japonais à injection directe monté dans une voiture particulière, ce 1998 cm<sup>3</sup> est caractérisé par plusieurs innovations, comme son turbo à double flux diagonal, sa culasse à

double flux tangentiel, ou ses pistons en alliage léger, sans oublier sa légèreté (33 kg de moins que le 2.0 l atmo) et son faible encombrement.

La pression d'injection, qui est passée de 60 à 100 MPA, contribue à une réduction de carburant de 15 à 20 % à tous les régimes. La caractéristique la plus spectaculaire de ce moteur est sa courbe de couple étonnamment plate dès 1 800 tr/mn et jusqu'à 3 000 tr/mn avec une valeur constante de 220 (22,9 mkg). La puissance maxi est de 90 ch (66 kW) à 4 000 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 18,8 : 1. Cela lui autorise une vitesse maxi de 178 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 12,2 secondes.

Un des principaux objectifs de développement du châssis était d'assurer la maniabilité, la tenue de route, la stabilité et le confort, quelles que soient la charge ou la vitesse. Les concepteurs ont poursuivi cet objectif en redéfinissant et en améliorant la suspension avant à jambes de force MacPherson et la suspension arrière à jambes de force TTL (Twin Trapézoïdal Link). Ils ont aussi optimisé les qualités de cette combinaison en appliquant le principe Mazda de «l'Axe de roulis diagonal», déjà utilisé sur la nouvelle MX-5.