



## Excès de zèle?

**Pas moins de trois carrosseries sans aucune ressemblance entre elles et quatre moteurs différents : la Mazda 323 attaque très fort, et compte bien reprendre le titre de japonaise la plus diffusée en France. Autre argument de poids : des tarifs compétitifs. Une famille sympathique, mais qui manque de caractère.**

**T**rois moteurs essence (1300, 1600, 1800) et un Diesel ; trois carrosseries qui se combinent avec chaque moteur, (excepté la 4 portes qui n'existe pas avec le 1800, et la 5 portes, non commercialisée en Diesel, ni en 1300) ; des finitions LX et GLX pour toutes les motorisations (sauf le 1800 seulement disponible en GT) : la gamme se compose au total de 20 versions.

### Pour tous les goûts

La cinq portes, la plus coûteuse des trois remporte le plus vif succès auprès du public. Indiscutablement, c'est davantage l'aspect un peu insolite de sa ligne que son côté pratique qui a séduit, car l'habitabilité est bien mal pensée. Moins logeable que la trois portes (surtout à l'arrière) pourtant plus courte, elle fait, comme l'indique Mazda, réellement figure de coupé « cinq portes » ; ce n'est pas forcément un avantage. Le coffre ne fait pas dans la générosité : 270 dm<sup>3</sup>. Gare aux départs en vacances en famille... Son seuil de chargement est bien haut : 88 cm, soit 24 cm de plus que sur la quatre portes ! Enfin, le panneau de custode gêne beaucoup la visibilité 3/4 arrière.

La quatre portes, berline trois vo-

lumes, bannit toute fantaisie. Une petite 929, ou la Renault 9 réinventée ? Quoi qu'il en soit, c'est elle la plus habitable, offrant une place tout à fait décente pour les passagers et leurs bagages, le volume du coffre atteignant 400 dm<sup>3</sup>.

La trois portes, enfin, fait à la fois office de modèle d'attaque avec les moteurs de base, et de sportive avec le 1800. Construite sur un empattement raccourci de 5 cm par rapport aux autres carrosseries, elle présente une silhouette plus compacte, relativement discrète. La version GT elle-même n'arbore, en toute simplicité, que quelques accessoires aérodynamiques d'une assez rare sobriété. L'espace intérieur ne souffre aucune critique, vu son gabarit plus ramassé, même si le coffre pourrait, là aussi, être plus vaste.

### Faiblesse inattendue

Si aucun élément de carrosserie n'est commun d'une 323 à l'autre (même les planches de bord diffèrent radicalement !), on note deux similitudes : d'une part, le panneau arrière rouge qui relie les feux, personnifiant un peu le dessin, et d'autre part, le sous-équipement.

Limités à 3 % des ventes en France, les Japonais ont pour ha-

*Tableau de bord de la 1600 GLX 5 p. : un dessin assez fluide et arrondi.*



*Plus anguleux, celui de la 1800 GT 3 p. décroît par son instrumentation réduite.*



*Pas de compteurs sur la finition LX (ici la planche de la Diesel 4 portes).*





*La présentation plutôt flatteuse de ces trois carrosseries cache un équipement un peu décevant... La plus sage, la quatre portes, est de loin la plus habitable.*



bitude de vendre sur notre marché leurs modèles entièrement équipés, pratiquement sans option. La nouvelle Mazda bouleverse la tradition. Quelles que soient la finition et la motorisation choisies, on ne trouve ni levrette électriques, ni verrouillage centralisé des portes, et encore moins de télécommande à distance. Les LX sont dépourvues de rétroviseur droit, et seules les 1800 disposent de la direction assistée. Ces lacunes seraient vite comblées à l'aide d'options... s'il y en avait ! En attendant une prochaine version luxueuse, il y a là une tare évidente, impardonnable sur certaines versions...

**1300 et 1600 revus**

La 1300 cm<sup>3</sup> développe 75 ch. Assez plaisant, il est accouplé à une boîte trop longue : la vitesse maxi est atteinte en quatrième, la cin-

quième ne permet donc pas de reprises intéressantes. Toutefois, la 1300 se présente comme une berline homogène qui tient bien la route. On regrette seulement que la direction, relativement légère en ville pour les manœuvres, soit un peu trop démultipliée.

Le moteur 1600, grâce à une boîte mieux étagée, offre des reprises et accélérations plus vives. Le comportement routier avoue plus facilement quelques faiblesses. Sur les changements de revêtements, les pneus ne semblent pas toujours enclins à suivre parfaitement la trajectoire choisie. Principal défaut : le bruit du moteur dans l'habitacle qui rend les grandes distances assez fatigantes.

**1800 GT : puissante paisible**

Sur le 1800 cm<sup>3</sup>, la 323 passe directement de 87 à 140 ch. Un pas

de géant en puissance mais pas en prix : 68 990 F pour une 1800 GLX 3 portes, et 86 690 F pour la 1800 GT, en 3 portes également. Soit 790 F le cheval pour la 1600, et 620 F pour la sportive ! La raison de cette « braderie » est simple : l'équipement, hormis la direction assistée qui donne satisfaction, n'est guère plus riche, ni même plus sportif. Les sièges, déjà convaincants dans les 1600, sont ici, juste plus enveloppants.

En dépit de l'équipement décevant, le client dispose, pour un prix très raisonnable, d'une petite berline puissante. Le moteur est agréable, assez performant, permettant un 200 chrono, et un kilomètre départ arrêté en dessous des trente secondes, avec d'intéressantes reprises. Mais elle n'a pas la fougue d'une Kadett GSi ou d'une 309 GTI pourtant moins puissantes de 10 ch, et ne peut



prétendre aux mêmes qualités routières. Méfiance sur mauvaises routes et par temps de pluie : les amortisseurs et les pneus d'origine assez peu convaincants sont en grande partie la cause de ses décrochements, autant de l'avant que de l'arrière. Comme la 1600, la 1800 GT est bruyante ; sa tendance sportive lui pardonne mieux ce défaut.

### Turbo Diesel connaît pas !

Avec la 323 Diesel, Mazda vise une tout autre clientèle. 57 ch, un peu plus d'une tonne et une boîte longue : tout a été pensé pour la conduite paisible, voire économique. Jusqu'à en oublier la sécurité : les reprises sont catastrophiques et les accélérations franchement mauvaises. Une Seat Malaga, pourtant peu aérodynamique et un peu moins puissante, fait nettement mieux dans ce domaine. Un bilan très décevant, un peu rattrapé par la consommation raisonnable, le comportement routier sain, et la relative discrétion du moteur : la Diesel n'est pas plus bruyante que les autres 323, et son moteur vibre peu au ralenti. Pour être vraiment à la pointe, il ne lui manque qu'une dizaine de chevaux... Pas trop gênante sur les versions essence, la direction non assistée se montre ici particulièrement lourde et rend les manœuvres pénibles. L'assistance devrait être de série.

● Avec une gamme riche et séduisante, les nouvelles 323 sont globalement réussies. Il leur manque un équipement plus intéressant et une direction assistée en série. Beaucoup de carrosseries, des « liftings » tous les deux ans, des modèles dont la carrière n'atteint jamais cinq ans... A faire trop, les Japonais égarent un peu la clientèle, sans avoir le temps de donner une personnalité à leurs voitures. C'est ce qui leur manque pour être vraiment attachantes.

**Frédéric Guihal**

	1300 GLX 4 portes	1600 GLX 5 portes	1800 GT 3 portes	1700 D LX 4 portes
<b>Moteur</b>	4 cylindres en ligne, transversal 16 soupapes			
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 324	1 598	1 840	Diesel 1 720
Puissance (ch à tr/mn)	75 à 6 200	87 à 6 000	140 à 6 500	57 à 4 300
Couple maxi (/mkg à tr/mn)	10,4 à 3 700	12,7 à 3 100	16,6 à 4 700	11,4 à 2 800
Vitesse 1 000 tr/mn en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup>	26,5/33,2	26,5/33,2	25,0/30,7	29,9/37,5
Suspension AV/AR	McPherson (triangle AV, barres parallèles AR) + barres anti-roulis			
Direction assistée	non	non	série	non
Freins AV	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés
AR	tambours	tambours	disques	tambours
Anti-blocage	non	non	non	non
Pneumatiques	155 SR 13	175/70 R 13	185/60 R 14	175/70 R 13
<b>Carrosserie (cm)</b>				
Long. x larg.	426 x 168	426 x 168	404 x 168	426 x 168
Empattement	250	250	245	250
Voies AV/AR	143/144	143/144	143/144	143/144
Largeur aux coudes AV/AR	139/140	136/138	139/138	139/140
Dist. moy. dossiers AV/AR	71	67	66	71
Dist. moy. jambes à l'AR	25	18	22	25
Coffre (dm <sup>3</sup> ; valises Delsey)	400	270	250	400
Hauteur du seuil (cm)	64	88	72	64
Dossier rabattable 60-40 %	série	série	série	série
Poids (kg)	980	1 005	1 050	1 015
Rapport poids/puissance (kg/ch)	13,1	11,6	7,5	17,8
Cx	0,34	0,32	0,35	0,34
<b>NOS PERFORMANCES (Montlhéry)</b>				
Vitesse en 5 <sup>e</sup>	162	175	200	148
Accélérations				
de 0 à 100 km/h	13"2	11"8	8"9	18"7
400 m départ arrêté	18"6	17"9	16"0	20"4
1 000 m départ arrêté	34"8	33"3	29"7	38"7
Reprises				
de 40 à 100 km/h en 4 <sup>e</sup>	18,6	15,4	12,5	23,4
de 80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup>	21,9	15,6	12,6	29,3
<b>CONSOMMATIONS (l/100 km)</b>				
Autoroute (moyenne 125 km/h)	8,9	9,0	9,0	7,8
Autonomie (réservoir)	570/55	560/55	500/50	660/55
Route (moyenne 75 km/h)	7,4	7,5	7,1	5,8
Rapide (moyenne 100 km/h)	11,0	10,0	9,8	10,4
Ville (UTAC)	8,3	9,6	11,0	6,2
<b>PRIX/Catégorie fiscale (CV)</b>	<b>72 190/6</b>	<b>77 590/8</b>	<b>86 690/10</b>	<b>77 290/5</b>
Tous les tarifs 323 :				
3 portes LX/GLX	61 590*/66 490	65 890/68 990	-	71 490/74 790
4 portes LX/GLX	68 990*/72 190	71 690/74 790	-	77 290/80 090
5 portes LX/GLX	-	74 690*/77 590	-	-
5 portes GT	-	-	97 690	-

\* disponible avec boîte automatique

	1 300 GLX 4p.	1 600 GLX 5p.	1 800 GT 3p.	1 700 LX D 4p.
<b>POUR</b>	■ <b>Présentation</b>			
	■ <b>Position de conduite</b>			
	■ <b>Comportement</b> ■ <b>Prix</b>	■ <b>Prix</b>	■ <b>Prix/perf.</b> ■ <b>Souplesse moteur</b>	■ <b>Comportement</b>
<b>CONTRE</b>	■ <b>Equipement</b>			
	■ <b>Boîte longue</b>	■ <b>Habitabilité</b>	■ <b>Amortisseurs</b>	■ <b>Reprises faibles</b>
		■ <b>Niveau sonore</b>	■ <b>Manque de caractère</b>	■ <b>Direction lourde</b>
		■ <b>Visibilité 3/4 AR</b>	■ <b>Coffre petit</b>	■ <b>Prix/perf</b>
		■ <b>Coffre petit</b>		

Action Automobile Télématique

**MATCHS COMPARATIFS ! 36 15 CODE AAT, TAPEZ MA + ENVOI**