

# Урбанистическая лирика

Обновленная Mazda 3 позитивна, легка на подъем, весьма отзывчива и к тому же не транжира

Андрей Смирнов

**С**ней не скучно — это главное, что можно сказать об обновленной Mazda 3. Три поколения модели сделали ее маздовской классикой драйва в компактном корпусе: бодр в разгоне, отлично управляет, остро реагирует.

Обновленное в конце 2016-го третье поколение «трешки» — оно такое же, только серьезно прибавило в оснащении: новая LED-оптика, подогрев руля, камера заднего вида, датчики парковки, выбор режимов управления. Ну и ассистенты безопасности: предупреждение при выезде из полосы, контроль усталости водителя, система безопасного торможения (реагирует на препятствия при движении не только вперед, но и назад).

А еще обновленная Mazda 3 — это кузова хэтчбек и седан, 1,5- или двухлитровые бензиновые двигатели Skyactiv и 6-ступенчатый автомат. Двухлитровый седан и стал для *НВ* тестовым и очень нескудным экземпляром.

**1 Чистый драйв.** Видели, как француженка Zaz поет свою *Je Veux*? Вот так же едет и Mazda 3 — легко и с настроением. В ней хочется ехать и ехать. Долго. Но лишь

пока под колесами — более-менее приличный асфальт.

Двигатель не фантастически мощен, но за 9 сек. машина без проблем набирает 100 км/ч. Мотор эластичен: в городе бо́льшинство задач он, к примеру, свободно может выполнять на одной лишь шестой передаче.

Педаль газа чуткая, но не в смысле остроты реакций — можно точно дозировать тягу.

Тормоза адекватны возможностям автомобиля.

Шестиступенчатый автомат неплох: легкое «заудуство» при резком ускорении ему прощаешь, потому что в остальных случаях он, как правило, работает плавно и быстро. Коробка адаптируется под действия водителя: после череды ускорений поддерживает высокие обороты, даже когда педаль газа уже отпущена.

У АКПП передачи можно переключать лепестками в обычном *Драйве*, но тогда автомат быстро возвращает себе управление переключениями, и в режиме *Мануал* — выбранная ступень сохраняется до критически высоких оборотов. Подсказок по переключениям нет.

У «трешки» есть двухпозиционный переключатель режимов движения: нормальный и спортивный. Последний — ожидаемо азартней.

Руль делает 2,5 оборота и даже ощущается острым — таким, который реагирует на действие водителя сразу.

Подвеска жестковата: плавность хода хороша лишь на ровном покрытии.

Двигаясь по неровностям, помните: дорожный просвет под пластиковой защитой у пустого автомобиля составляет 145 мм.

Собранная подвеска абсолютно оправдана с точки зрения маневренности, а в этой дисциплине Mazda 3 — отличница: точно следует за рулем, шустро перестраивается, имеет хорошую траекторную устойчивость. Здесь есть система контроля распреде-

## Mazda 3

Стоимость тестового автомобиля \* **629.000 грн**

Объем двигателя	1,998 л
Мощность	150 л.с.
Максимальный крутящий момент	210 Нм
Разгон до 100 км/ч	8,9 с
Расход топлива (город/шоссе/смешанный)	8,4/5,2/6,4 л
Длина	4,585 м
Ширина	1,795 м
Высота	1,450 м
Размер используемых покрышек	205/60 R16
Стоимость ТО (ориентировочно)	20 тыс. км — от 2.048 грн
	40 тыс. км — от 3.464 грн

\* по состоянию на 21.07.2017

Данные компании Авто Интернешнл

ления тяги — можно задорней атаковать крутые повороты.

**2 Хороший набор ассистентов.** Словно ласковая подруга, Mazda 3 умеет мягко и своевременно помочь своему водителю: различных ассистентов в машине хватает.

У «трешки», кроме стандартного для ее класса набора вроде ESP, есть ассистент удержания в полосе (вибрации на руль), а также система предупреждения об опасном сокращении дистанции.

Классно настроена система мониторинга слепых зон. Во-первых, на малых скоростях не истерит. Во-вторых, сигнал о помехе выводится не только на корпус внешних зеркал или куда-то в ту зону (как это происходит едва ли не у всех автомобилей), но и на имеющийся у Mazda проекционный монитор перед водителем.

У автомобиля имеется и камера заднего вида: картинка с нее довольно четкая и качественная по цветопередаче.

А еще есть вот такая интеллигентная фишечка: если закрыть машину — даже изнутри, внешние зеркала сложатся сами (если эта функция активна).

**3 Простой салон.** Эргономика места водителя хороша: все под рукой, все понятно.

В подлокотнике — слот для SD-карты, два входа USB, AUX и розетка 12В.

Медиасистема нормального качества и может проигрывать CD.



Торчащий по центру торпедо экран сенсорный, но управляется еще и шайбой на центральном тоннеле. Нужно привыкнуть. Как и к центральному замку, который закрывается лишь стержнем-блокиратором на двери водителя. Классически — стерженьком на панели приборов — сбрасываются и данные трип-компьютера.

Панель приборов лаконична, а в части данных о скорости — аскетична: спидометр здесь цифровой, выполнен в виде маленького окошка под аналоговым тахометром, которому отдана вся центральная часть.

Пластик торпедо частично мягкий, в дверных картах — ткань.

Звукоизоляция неидеальна: шумно вообще, плюс шумно от колесных арок.

**4 Ограниченно-семейный.** Передние кресла приятны телу: достаточно плотные, установлены низко. Отделка — ткань. Водителю и переднему пассажиру здесь понравится.

Тем более что есть подогрев руля, трехступенчатая «прожарка» передних сидений и довольно мощный двухзонный климат-контроль.

Задний диван также неплох. Однако рослый пассажир, усаживаясь за таким же рослым водителем, непременно упрется головой в потолок, а коленями — в тонкую и мягкую спинку переднего кресла. Зато если сзади установить детское кресло, то подвижный ребенок будет ножками массажировать лопатки водителя прямо через спинку.

Из удобств во втором ряду — только откидной подлокотник. Третьего назад лучше не сажать.

Выходить не очень удобно из-за тесноватых проемов для ступней.

Багажник правильный: он ровной, почти прямоугольной формы, но петли торчат.

В подполье — органайзер с инструментами и докатка.

Не вынимая рук из багажника (или специально засунув их туда), можно кнопками освободить крепление отдельных спинок сидений заднего ряда. Они складываются (но для этого их надо чем-то толкнуть) вровень с полом багажника, открывая широкий как для седана проем в салон, — и это хорошо.

**5 Терпимый расход.** Бодрая «трешка» не жрет бензин ведрами, а пытается — и успешно — экономно использовать углеводороды: расход в городе — 9,5–10,5 л, на трассе — 7,2–7,5 л/100 км.

**6 Вывод.** Автомобиль-настроение, причем не только из-за внешности, а и по драйверскому характеру. Он не лезет в боссы, как BMW 3. Он простоват, но не уныл. Он не порадует широкими возможностями выбора двигателей, коробок и длинным списком допоснащения. Зато он заводной — именно в этом его притягательность. **НВ**

### КОНКУРЕНТЫ И ЦЕНОВЫЙ АНАЛИЗ (тыс. грн. без учета опций и скидок)

