

# ЖИВИ ЭМОЦИЯМИ!

**В Украине Mazda3 третьего поколения представлена седаном и хетбэком, но во время первой встречи в Крыму нас сильнее воодушевил хетчбэк. Ведь только он доступен с более мощным 2-литровым мотором и только он полностью раскрывает новые возможности модели.**

Текст: Дмитрий ЧАБАН. Фото автора и Mazda



**П**лавные линии и элегантные изгибы, из которых соткан кузов тройки, делают ее дизайн эмоциональным и чувственным. В то же время он не лишен некой напористости и не идет вразрез с общим корпоративным стилем. И пусть Mazda3 только третьей, после Mazda6 и CX-5, обрела дизайн Kodo («душа движения») и технологии SkyActiv, но она первой среди машин марки получила расширенные онлайн-функции обновленного интерфейса мультимедиа «человек - машина» Human Machine Interface (HMI) и ком-

плекс систем превентивной безопасности i-Activsense.

## ЭКСКЛЮЗИВЧИК

В салоне приятные на вид и на ощупь материалы. Например, верхняя часть передней панели сделана из мягкого упругого пластика. В двух наиболее богатых комплектациях на щитке приборов главенствует тахометр. Но показания скорости в небольшом окошке на его поле высматривать не приходится. Такие машины оснащены проекционным дисплеем Active Driving Display (ADD), так что информация о скорости и подсказки навигационной

системы я вижу прямо на лобовом стекле, не отрывая взгляда от дороги.

Во всех хетчбэках возле селектора АКПП расположен джойстик управления HMI - идея, перекочевавшая из люксового сегмента и уже неоднократно обкатанная. Но в Mazda3 блок кнопок с джойстиком-переключателем просто необходим. Ведь стоит поехать, как функция тачскрин 7-дюймового монитора отключается. Это чтобы водитель не высматривал, куда «тачить» пальцем и не отвлекался от дороги. Заботятся об этом и различные системы - стоявшие ранее и появляющиеся.



КЛО  
СТОЛИЧНА МЕРЕЖА АЗС

Партнер журналу -  
столична мережа  
АЗС "КЛО".

Тест проведено  
на пальному

**VENTUS**

Помимо умения контролировать мертвые зоны и поддерживать заданную скорость Mazda3 теперь предупреждает о непроизвольном пересечении разметки, на скоростях до 30 км/ч самостоятельно останавливается перед препятствием и переключает ближний/дальний свет. Все это оборудование установлено только на 2-литровую машину, которая предлагается в самом богатом исполнении Exclusive. Правда, даже такие банальные на фоне этих систем опции, как задние датчики парктроника и салонное зеркало с автоматическим затем-

нением, тоже доступны только в самой дорогой версии.

Зато абсолютно во всех тройках мотор заводится и выключается кнопкой, передние сиденья обогреваются, а места в салоне стало больше. Пусть длина машины выросла на незначительные 5 мм, но колесная база растянулась на целых 60 мм - до уровня кроссовера CX-5. И задние пассажиры сразу оценили большую свободу в области коленей. Легче перенести продолжительный пробег по горам помогла и более расслабленная посадка. Чтобы ее обеспечить и выиграть место над головой, спинки

заднего дивана расположили более наклонно. Правда, этим откусили 26 литров от объема багажника хэтчбэка.

Рулевую колонку теперь можно отрегулировать не только по углу наклона, но и по глубине. Кресло даже в самой богато оснащенной троечке приходится настраивать механическими регуляторами. Меня только не совсем устроило то, что наклон спинки меняется ступенчато рычагом, а не плавно роликом, как в шестерке, поэтому сесть с максимальным удобством так и не получилось. Но тут уже все зависит от комплекции и предпочтений посадки водителя.



Mazda3 первой получила расширенные возможности HMI



Моторы SkyActiv-G работают только в паре с 6-ступенчатой АКПП



Машина с 2-литровым мотором идет в самом богатом оснащении



## Активистка

Новые моторы SkyActiv-G с непосредственным впрыском обладают рекордной для серийных бензиновых авто степенью сжатия 14:1, а сделанный по схеме 4-2-1 выхлоп подчеркивает спортивную составляющую агрегата и облегчает продувку цилиндров. Вкусить все прелести 1,5- и 2-литровых маздовских силовых агрегатов можно только с 6-ступенчатой АКПП. На ровной местности она работает логично и прогнозируемо. Впрочем, коробка постепенно адаптируется к стилю



езды, но ей в этом можно помочь, перейдя в ручной режим переключения. Рычагом работаешь как на спортивных секвенталках: при разгоне рефлекторно тянешь назад, повышая передачу, а при торможении толкаешь вперед, переходя на более низкую степень. В двух наиболее дорогих комплектациях самостоятельно менять ступени можно и подрулевыми переключателями.

Несмотря на прежнюю мощность в 150 сил, динамика разгона до сотни машины с 2-литровым агрегатом улучшилась на 1,6 секунды, а максимальный расход топлива снизился на 2,6 л. Ведь

гидротрансформатор АКПП теперь 89% времени находится в заблокированном состоянии. Такой хэтчбэк позволяет более уверенно, чем 1,5-литровый, чувствовать себя в гористой местности и совершать обгоны. А стоило съехать на равнину, как цифры расхода топлива на экране маршрутного компьютера быстро побежали вниз. В результате аппетит нашего тестового авто составил 8,2 л на 100 км. Довольно неплохо для загруженной четырьмя пассажирами и их багажом машины, да на изменчивом крымском ландшафте, где быстро можно сменить широкие равнинные прямы-

ки на затяжные подъемы и запутанные горные серпантины.

Но именно они-то и показали, что Mazda3 сохранила свой заводной характер. Кузов стал жестче, а геометрию задней многорычажки подкорректировали. И хотя гидроэлектрический усилитель руля заменили полностью электрическим, баранка не выглядит пустой. Под приятные сбалансированные усилия машина легко и точно управляется. Упругая ходовая молча и собранно реагирует на дефекты крымского асфальта и даже до отбоя срабатывает тихо и без жесткого удара.



## ТЕСТ UA MAZDA3

[ MAZDA3 SKYACTIV-G 2.0 ]

### ДВИГАТЕЛЬ

Бензиновый, с непосредственным впрыском R4, рабочий объем 1998 см<sup>3</sup>, мощность 110 кВт (150 л. с.) при 6000 об/мин, крутящий момент 210 Нм при 4000 об/мин

### ТРАНСМИССИЯ

Передний привод, 6-ступенчатая автоматическая коробка передач

### КУЗОВ

Хетчбэк, 5 дверей, 5 мест, длина/ширина/высота 4465/1795/1450 мм, база 2700 мм, колея передняя/задняя 1555/1560 мм, снаряженная масса 1270 кг, полезная нагрузка 565 кг, объем багажника 314/1228 л, объем топливного бака 51 л

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Подвеска передняя/задняя: независимая, МакФерсон/независимая, многорычажная. Тормоза передние/задние: дисковые вентилируемые/дисковые. Шины передние/задние: 205/60 R16

### ХОДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Максимальная скорость 210 км/ч. Разгон до 100 км/ч 9 с. Смешанный расход топлива на 100 км 6,2 л

Цена: 249 900 грн.



### То ли еще будет

Кто жаждет больше драйва, чем пластики, тому советуем подождать турбованную версию MPS, работы над которой, по некоторым данным, уже ведутся. Поведение же Mazda3 с 2-литровым атмосферником более спокойное, но очень сбалансированное. Благодаря своей приятной управляемости, высокому уровню комфорта, хорошим динамическим характеристикам и умеренному расходу топлива новая тройка дарит вам массу удовольствия.



В отсек 314 л легко уместили пожитки четырех человек

