



1. «Шестерка» сделала решительный шаг в бизнес-класс, разом став крупнее и Toyota Camry, и Honda Accord, и Nissan Teana. Но благодаря мастерству Акиры Таматани на их фоне Mazda6 выглядит визуально легче и аэродинамичнее
2. Для того чтобы представить пластику Mazda6 в наиболее выигрышном виде, дизайнеры смикшировали 10 новых цветов. Наш выбор — пожарно-красная эмаль Soul Red MC, раскрывающая еще и суть фирменной Kodo-философии



По следам ягуара

С флагманской «маздой» раз за разом происходят удивительные метаморфозы. За три поколения она превратилась из старательной домохозяйки в роковую барышню. С одной стороны, ее внешность как никогда драматична, с другой — повадки стали куда более сдержанными, а жесты — плавными. Вроде бы все логично — «шестерка» и по размерам, и по оснащению перебралась из среднего в бизнес-класс.



Увлечение японцев роторно-поршневыми двигателями (РПД) в конечном итоге привело их в «Ле Ман», чьи организаторы всячески поддерживают нестандартные решения. Эмиссары Mazda, 15 лет безуспешно осаждавшей марафон, к 1991 году выторговали для роторных болидов колоссальные поблажки. И выигрывали гонку, опередив до того непобедимые Jaguar. Раздосадованные бритты вовсе закрыли программу, а все болиды через подставных лиц скупил... японцы — к тому моменту уровень форсировки РПД достиг верхнего предела. И уже в 1992-м Mazda Motorsport выступала на слегка перелицованных Jaguar XJ-14.

Лет пятнадцать назад вот также по-кошачьи стремительно и поджаро выглядели «ягуары». Их покупали сердцем, не вдаваясь в технические подробности. За магнетизм, за животную красоту, за красивые глаза «джагам» прощали все: огрехи в эргономике, строптивую управляемость, эпическую ненадежность. Гуру философии Kodo (с японского «душа движения») и главный дизайнер «шестерки» Акира Таматани признается, что во время работы над ней его вдохновляли именно дикие кошки. И тут же впадает в философствования, что, мол, суть дизайнерской доктрины Kodo как раз в том, что автомобиль должен напоминать гепарда или ягуара. Он стремился к тому, чтобы на парковке его детище выглядело как сгруппировавшийся перед решающим прыжком хищник, а в движении — как догоняющий добычу. И тут же шутит, что человек, увидевший такую кису на открытой местности, может развивать скорость порядка 80 км/ч. Мы прониклись еще большим уважением и к Таматани-сану, и к его работе, когда узнали, что предшествующий появлению «шестерки» концепт Shinari (он презентовался как пионер Kodo-стиля) создавался с использованием ее решений. Отдельное браво команде стилистов за наконец-то просматриваемый в японском автомобиле дизайнерский ДНК-код марки. Внимательный прохожий увидит здесь цитаты из чисто японского Eunos и проевропейской Xedos6. Огорчают только загляшки в задних стойках из черного пластика — как будто технологи не смогли договориться относительно выпуска маленьких окошек. Впрочем, прочь разглагольствования — Mazda6 создана не для эстетствующих критиков.

Побег в Ябекке

«Ну, где эта твоя бяка? — снова канючит напарник. — Может, ну ее? Махнем лучше к морю!» Остается последняя карта — сыграть на честолобии. «У тебя есть шанс установить мировой рекорд! После чего тебя ждут слава, деньги, моря и любовь девушек». Живо представив такие перспективы, товарищ заиграл желваками, крепче сжал руль и прибавил скорости. Разумеется, было несколько цинично обещать блага, труднодостижимые даже при стечении всех обстоятельств. Равно как и пользоваться чужим невежеством или забывчивостью, прекрасно понимая, что в «бяке» (исковерканное напарником название городка Ябекке) никто нас не ждет ни с секундомером, ни со спидганом. Увы и ах, недолгая гоночная слава местечка в Западной Фландрии осталась в далеком прошлом. Это в послевоенные годы на мерном 7,5-километровом участке магистрали Ostende-Jabbeke, перекрываемом от не-

пуганных автомобилистов, устанавливались мировые рекорды скорости для серийных моделей. И производители скоростных авто считали своим долгом привезти сюда свои новинки, чтобы Королевский автоклуб Бельгии зафиксировал и сертифицировал их максимальные динамические характеристики. Так, босс Jaguar Уильям Лайонс собственным примером приучил водителей-испытателей гнать новинки на выставки в Париж, Женеву и Милан через Ябекке, попутно устанавливая рекорды. В 1953-м Норман Дэвис разогнался на почти штатном XK120 (без фар, лобового стекла, сидений и со стертым протектором) до 277,5 км/ч. После чего бельгийские власти от греха подалее решили «прикрыть лавочку».

Но, согласитесь, идея-то была красивой: взять новенькую Mazda6 с 2,5-литровым двигателем и первыми промчать по знаменитой трассе, записав пусть неофициальный и несертифицированный, но все же рекорд. И, холя и лелея собственное эго, выложить «сагу о форсаже» на Facebook и в YouTube. Увы, этой славной затее помешала вполне прозаическая причина — загруженность двуполосной дороги, перегораживать которую было бы сродни теракту. Расставшись с надеждами на широкую известность в узких кругах и просто сфотографировавшись рядом с указателем Jabekke, мы мерно покатались к холодному в любую пору Северному морю.

Небесные активности

Вместе со спокойствием пришла рассудительность. Да, наш рекорд наверняка вызвал бы одобрение тех фанатов марки, которые из штатных эмблем делают что-то похожее на силуэт Бэтмана. Но ведь «шестерка», несмотря на свою как никогда стремительную стилистику, совсем не тот аппарат для уличных гонок, что некогда. Спору нет, у нее все тот же острый руль (2,5 оборота от упора до упора), но баланс шасси явно сдвинут в сторону надежности управления и комфорта. SkyActiv-мотор получил спортивный по конфигурации выпускной коллектор и гоночную степень сжатия (13:1), из серийных авто такое соотношение было только у Jaguar. Однако у SkyActiv-«автомата» подчеркнута бережливые настройки. Настолько, что даже опционные подрулевые скобы не решают проблемы — гидротрансформатору (его делает сама Mazda!) очень не хватает спортивного режима. С другой стороны, езда стала комфортней, но и спортивная твердость куда не делась. Да, крены «повзрослели», но начальную фазу скольжения теперь прогнозировать легче, а значит, и проще быстро ездить. И такие полутона во всем. Седан прибавил

тест-драйв Mazda6

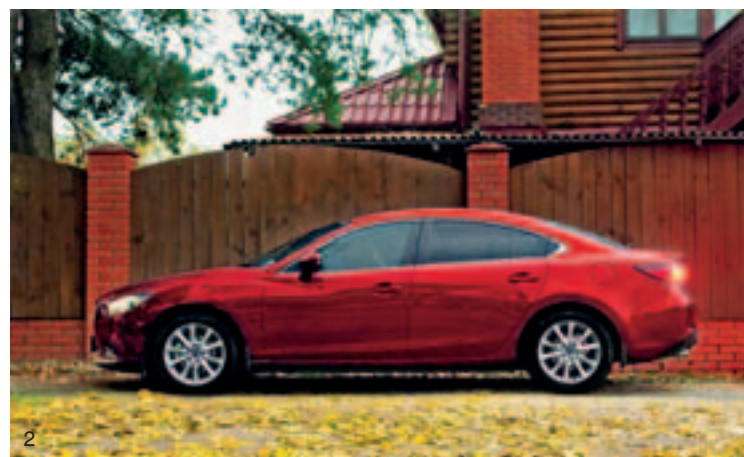
в габаритах, причем на всех фронтах (+11 см длины, +4,5 см ширины и +2 см высоты), но это заметно только изнутри. Причем все 11 см пришлось именно на колесную базу, так что пространства во втором ряду стало существенно больше. Хотя при взгляде на безбожно заваленные задние стойки начинают ныть шейные позвонки.

Десяток новых колеров кузова подобраны Таматани-саном с таким расчетом, чтобы представить неповторимую пластику автомобиля в наиболее выигрышном виде. А фирменный пожарно-красный Soul Red одинаково драматичен и в лучах салонных софитов, и в тени уличных деревьев.

Обычно в погоне за эффектным абрисом дизайнеры становятся злейшими врагами технологов и особенно специалистов по аэродинамике. Но не в этот раз: благодаря оптимизированным углам наклона стоек, переработанной форме спойлеров и множеству других ухищрений вроде аэродинамически выверенного днища коэффициент Cx у седана равен 0,26, а у универсала — 0,28. Как следствие — улучшение обзорности, экономичности и устойчивости на высоких скоростях. Именно в этом и заключается суть технологической догмы SkyActiv — извлекать из уже имеющихся решений максимум эффективности.

Сжатое отношение

Гоночная степень сжатия двигателя радует не столько тех, кто привык меряться силами на светофорах, сколько мечтающих заправляться как можно



MAZDA6 2.5L 6AT TOURING

Двигатель 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском
Рабочий объем (куб. см) 2488
Мощность (л. с. при об./мин.) 192/5700
Момент (Нм при об./мин.) 256/3250
Привод передний
Коробка передач 6-ступенчатая автоматическая
Тормоза (передн./задн.) диск. вент./диск.
Подвеска (передн./задн.) незав./незав.
Длина/ширина/высота (мм) 4870/1840/1450
Покрышки (передн./задн.) Yokohama Ecos ES300 225/45 R19
Масса снаряженная/полная (кг) 1400/1892
Максимальная скорость (км/ч) 223
Разгон до 100 км/ч (сек.) 7,8
Расход топлива (средний, л/100 км) 6,5
Комплектация Антиблокировочная и противобуксовочная системы; системы распределения тормозного усилия, динамической стабилизации, помощи при торможении; системы удержания в полосе движения, мониторинга «мертвых» зон, помощи



при старте на подъеме; адаптивные светодиодные фары головного освещения; системы Start/Stop и рекуперации энергии; датчики света, дождя, уровня давления в шинах; мультимедийный центр с 5,8-дюймовым тачскрин-дисплеем, камерами заднего вида, навигационной системой и 11 динамиками; адаптивный круиз-контроль с функцией торможения; двухзонный климат-контроль

Цена базовая/тестируемого автомобиля (грн) 227,9/339,9 тыс.

Конкуренты Honda Accord 2.4 6AT Sport (279,5 тыс. грн), Nissan Teana 2.5 CVT Elegance (230,8 тыс. грн), Toyota Camry 2.5 6AT Active (316,5 тыс. грн)

реже. Сдержанный аппетит 2,5-литровой «четверки» достоин Facebook и YouTube, тем более если в качестве «поста» использовать кадры, где мой попутчик стучит по приборной панели и повторяет одну и ту же фразу: «У нас залип топливный датчик». На самом деле он может залипать еще дольше, стоит лишь инженерам компании уменьшить своеобразие системы Start/Stop, жонглирующей зажиганием по ей одной известному алгоритму.

...Мы не спеша катили по набережной Остенде на автомобиле душевного красного цвета (по заводской терминологии Soul Red), особенно контрастно на фоне бледной красоты местных обнаженных нерид. Хромированная ухмылка супермена на лице Mazda6 притягивала их взоры, а возникающая симпатия распространялась на сидящих внутри автомобиля. «Ну что, в целом неплохо, — констатировал товарищ. — Море присутствует, барышни наличествуют. Внимание обеспечено. Бяку видели. Ну а, деньги заработаем. Было бы на что тратить». Иван Крегель

Как не крути, но сегодня флагманский седан обязан иметь и полноприводную, и «заряженную» модификации. У Mazda6 первой нет и не предвидится, хотя кроссовер CX-5 покоится на той же платформе. А если вспомнить, то в недавнем прошлом 6-я серия и вовсе щеголяла не просто четырьмя ведущими, но и управляемыми колесами. Увы, после развода с Ford японцы вынуждены экономить, воздерживаясь как от рискованных решений, так и от дорогостоящих разработок.

КУДИ Б ВИ НЕ ВИРУШИЛИ,
ПОВЕРТАЙТЕСЬ З ЦІКАВИМИ
ІСТОРІЯМИ.



CHIVAS
LIVE WITH CHIVALRY*

НАДМІРНЕ СПОЖИВАННЯ АЛКОГОЛЮ
ШКІДЛИВЕ ДЛЯ ВАШОГО ЗДОРОВ'Я