

МНОГОЦЕЛЕВОЙ



Название Mazda MPV — Multi Purpose Vehicle — безусловно, собирательное, но как же оно подходит этому автомобилю!

Точнее, подходило. Ведь в своем первом поколении Mazda была не просто минивэном с двумя или тремя рядами сидений. Та модель с рамой и цельным задним мостом была настоящим многофункциональным транспортным средством, которому не противопоказаны жесткие грунтовки или даже бездорожье. В 1999 году все изменилось — независимые подвески и несущий кузов. Впрочем, будучи похожа на своих одноклассников, Mazda MPV сохранила определенную самобытность. Как эта черта соответствует нашей действительности?

Моторная гамма, понятно, тоже преобразилась. Из нее исчез старый добрый дизель WL-T. Да и прежние «бензинки» покинули подкапотное пространство. На их место пришли «четверки» FS (2,0 л.; 135 л. с.; 177 Нм) и L3 (2,3 л.; 163 л. с.; 208 Нм). И «шестерки» — 2,5-литровый GY (170 л. с.; 207 Нм) и трехлитровый AJ (197 л. с.; 267 Нм). До 2002 года на MPV устанавливались установки обоих типов с меньшим объемом, а после рестайлинга R4 и V6 прибавили в кубатуре.

Все двигатели, в общем-то, надежные и ресурсные. Хорошо пускаются в морозы, не беспокоят по мелочам, правда, экономичными их назвать трудно. У «шестерок» расход топлива может достигать 20 л в городском цикле. Из недостатков отметим однажды случившийся обрыв клапана на L3. AJ грешит регулятором холостого хода, чья чистка приводит только к временным результатам, а стоит он под 7 тыс. руб. У этой же «шестерки» рвется алюминиевый корпус электропневматического клапана системы рециркуляции отработавших газов (около 3 тыс. руб.). А в остальном... Несмотря на внушительные уже пробеги, нет проблем с ценами ГРМ, чье быстрое растяжение на многих современных моторах стало традицией.

В ресурсном отношении «автоматы» двигателям прямо противоположны. Маздовская коробка GF-4A — одна на все моторы. Понятно, что с более энерговооруженными агрегатами неприятностей можно ожидать чаще, но в целом они идентичны. Во-первых, это износ фрикционных пакетов, отвечающих за третью и четвертую передачи. Во-вторых, разбивает пальцы у сателлитов межколесного дифференциала. Сложно сказать, что встречается реже, но и то, и другое может произойти со сравнительно свежим экземпляром. Причем, как показывает практика, далеко не всегда ремонтный случай надо объяснять особенностями эксплуатации. Конструктивные черты! В ситуации с дифференциалом они обойдутся примерно в 25 тыс. руб. А если при-

дется ремонтировать саму коробку, то владелец отдаст никак не менее 35 тысяч. Цены же на контрактный агрегат относительно высокие и разбег их велик — от 18 до 40 тыс. руб.

Полноприводные MPV этого поколения уже не имеют жесткой механической связи между осями — только муфта, автоматически подключающая задние колеса. Хорошо, что массовых отказов этой системы также не отмечено. Не доставляет проблем и подвеска — спереди McPherson, сзади полузависимая балочка. В общем, если бы не «автомат», MPV можно было бы назвать надежным автомобилем. На редкость выносливые, словно принадлежащие Тойота 90-х годов, моторы, непритязательная ходовая часть. Жаль, у АКП нет никакой альтернативы. Впрочем, у многих моделей, появившихся 10 лет назад или чуть позже, «автоматы» тоже далеко не безгрешны. А в отношении Mazda нельзя сбрасывать со счетов ее потребительские качества. Так что MPV — выбор точно не из худших.

Максим МАРКИН
 Фото автора
 Технические консультации:
 СТО «Технопарк», «ТАХО-трансмишн»



ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

КОМФОРТ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Передний привод, «автомат», двухлитровый 135-сильный двигатель FS — такова техническая комплектация большинства введенных и проданных MPV. Такой автомобиль и у нас на тесте.

Крутобедрая Mazda плохо укладывается в нынешний динамичный стиль фирмы, зато во внешности отчетливо сквозит ее семейно-транспортная идеология. А уж внутри все обращено к пассажиру. Хотя и водитель здесь не изгой. Правда, иной раз не хватает регулировок сиденья — продольной и по высоте. Но посадка вольготная, а профиль спинки и подушки, несмотря на отсутствие боковой поддержки, представляется удобным. Пластмасса недорогая, качество сборки, как водится, японское. Все в порядке с эргономикой. Отчасти благодаря тому, что рычаг-кочерга на рулевой колонке не перекрывает управление «музыкой» и климат-контролем, чьи экранчики хорошо читаются и не бликуют. Жаль, в солнечную погоду «тускнеет» простоватая комбинация приборов.

Для пассажиров Mazda — салон бизнес-класса. Средний ряд — это два раздельных сиденья, имеющих пепельницу, четыре подстаканника и по паре подлокотников. Тем более сдвигаются поперечно — можно получить диванчик, можно индивидуальные кресла. К тому же смещение в одну сторону открывает широкий проход на полноценно трехместный третий ряд. Из претензий к нему разве что низкое расположение над полом. Зато есть емкости для мелочей, подстаканники и даже отдельный пульт управления отоплением и вентиляцией. Кроме того, открыв багажник, диван можно «опрокинуть» наружу, на отдыхе сделав своеобразной лавочкой. Причем, когда сиденье поднято, остается достаточно глубокая ниша для вещей. С убранной «галеркой» и сдвинутыми средними сиденьями Mazda едва ли не лидер среди одноклассников — благодаря полезной площади, минимальной погрузочной высоте и небольшим аркам.



Простенькая комбинация приборов, тем не менее, подсвечивается вне зависимости от того, включен внешний свет или нет



У пассажиров второго ряда места с запасом — очень комфортно

При двух литрах объема автомобиль тоже может быть динамичным. Даже такой нелегкий как MPV. Главное — настройки педали газа и коробки. Пусть рычаг «автомата» «ватно» фиксируется в положениях, пусть АКП традиционно не доводит стрелку тахометра до «обещанной» красной зоны, пусть звучит двигатель громко (но приятно) — разгоняется Mazda без напряжения, весе-



Множество вариантов трансформации кресел дает богатые возможности для перевозки грузов

ло. Хотя при полной загрузке ждать такой же интенсивности, разумеется, не стоит. Можно ожидать только относительную тишину, которую ненавязчиво нарушает мотор, к которому с ростом скорости присоединяются воздух и шины.

Плавность хода также «семейная». На швах асфальта Mazda иногда вздрагивает и слегка вертикально раскачивается на волне. Но в целом,

на других неровностях, поведение очень достойное. Да и неопасные крены в поворотах и странную диагональную раскачку на прямой простить MPV можно. А за прогнозируемое и интенсивное торможение Mazda отдельное спасибо — все-таки сзади «барабаны». В общем, хороший выбор семейного автомобиля, который не расстроит ходовыми качествами.



Внутри Mazda — без претензий. Материалы не самые дорогие, эргономика проработанная, дизайн... пожалуй, американский. На рыночные приоритеты намекает и расположение рычага коробки на рулевой колонке. Но сидеть в MPV и управлять ею удобно



ИСТОРИЯ

ОТ САМОБЫТНОСТИ К ТРАДИЦИОННОСТИ

Несмотря на то что Mazda MPV первого поколения продавалась в Европе, приоритетным рынком был заокеанский. Впервые, в 1989 году, минивэн был показан именно там.

Производство началось год спустя. Уже тогда автомобиль имел три ряда сидений (пятиместная модификация предлагалась ограниченно), а рамой и неразрезным задним мостом отличался от одноклассников. Но этими парадоксальными даже для 90-х годов атрибутами MPV заложили базу для своеобразных полноприводных версий. Тот минивэн был, скорее, джипом — с жестким

приобрела в Сибири массовой популярности. Видимо, сказала невыразительная внешность.

В 1999 году появился минивэн второго поколения, наш герой, которому в 2002 провели рестайлинг — как мы помним, со сменой двигателей.

Еще в этом поколении MPV ушла из Европы, а третья генерация, дебютировавшая в 2006-м, вовсе продается только в Японии и на некоторых



Сравни Mazda MPV первого поколения с любым из нынешних паркетников или кроссоверов и каков будет результат? Перед нами практически настоящий джип, обладающий Part Time 4WD и хорошей геометрической проходимостью! Жаль, что минивэн с такими неординарными характеристиками, выпускавшийся 10 лет, пользовался лишь ограниченным спросом

подключением передка. С тяговитым 125-сильным дизелем WL-T (4WD был доступен только с ним) и хорошо тянущим на низах трехлитровым V6 JE (была еще «четверка» G5-E в 120 сил). В конце концов, с неплохой геометрической проходимостью. В свое время мы тестировали такую машину. Можем сказать, что не каждый внедорожник из современных способен потягаться с той MPV на бездорожье. Странно, что выпускавшаяся десятилетие, она не

азиатских рынках. Концепция автомобиля не изменилась. Да и как такое могло произойти при нынешних тенденциях? Но одной черты Mazda лишилась. Вместо объемных «шестерок» появилась «турбочетверка» объемом 2,3 литра мощностью 245 л. с. Базовым служит тот же R4 без турбонаддува. Оба этих мотора — знакомый L3 после модернизации, в частности, оснащением непосредственным впрыском. Такие MPV уже встречаются в продаже и на дорогах.



MPV третьей генерации, выпускающаяся с 2006 года, продолжает традиции своей предшественницы, впрочем, как и всех нынешних двухобъемников. Правда, в сравнении с моделью 1999 года последняя Mazda стала гораздо агрессивнее. Как техническое обоснование появился 2,3-литровый 245-сильный турбодвигатель

ЦЕНЫ НА АВТОРЫНКЕ

ЧЕТЫРЕХЦИЛИНДРОВАЯ ЦЕННОСТЬ

Как и все «не Toyota», Mazda MPV радует ценами. Но от других одноклассников она отличается не принципиально — если и есть разница, то в пределах 5-10% в обе стороны. Да и ассортимент не всегда велик. Тем не менее, выбор есть.

Цена на экземпляры дебютного года выпуска лежат в пределах 300-320 тыс. руб. MPV 2001-го можно приобрести за ту же стоимость, однако обычно за них просят около 350 тысяч. «Восьмилетки», среди которых большинство автомобилей после рестайлинга, с 2,3-литровым двигателем, дороже на 15-50 тыс. руб. Mazda семи-шести лет оцениваются в пределах 450-500 тысяч. Как мы уже говорили, «механика» на MPV не устанавливалась. Автомобилей с полным приводом — единицы. А двигатели за крайне редким исключением — это «четверки». Выбирать придется по техническому состоянию и небольшому различиям в комплектации.

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ MAZDA MPV (ДВИГАТЕЛЬ L3)	
НАИМЕНОВАНИЕ	СТОИМОСТЬ, руб.
Поршень+шатун, комплект	5906
Поршневые кольца	3132
Вкладыши коренные/шатунные	390/2885
Комплект клапанов	3560-7816
Комплект ГРМ	Цепь — 3355; успокоитель — 1100; натяжитель — 1151; шестерня распредвала — 766х2; цепь масляного насоса — 1311; успокоитель — 380; шестерня насоса — 1359
Амортизатор пер./задний	2750-4412/1766-3888
Пружина пер./задний	2561-4170/1975-5338
Рычаг передний в сборе	1764-9685 (шаровая опора — 277)
Крышка капота	7919-18255
Крыло переднее	4493
Фара	8795
Фонарь	2716

Надежности Mazda MPV соответствуют цены на ее запчасти, судя по которым эксплуатация автомобиля может быть далеко не обременительной. И возможное восстановление двигателя, и расходные процедуры недороги. Например, замену цепного механизма ГРМ во всех его составляющих по стоимости можно приравнять к ременному приводу.

Для большинства владельцев не станет финансовым камнем преткновения ремонт подвески. Даже по некоторым оригинальным позициям нужно проводить аналогии с не самыми свежими Toyota. А ведь MPV продавалась в Штатах и благодаря этому по ходовой части имеется масса альтернативных запчастей. В том числе, от европейских производителей. Но выпускали для MPV комплектующие и японские компании. Так что выбор есть, удастся сэконоимить.

Кузовные запчасти также предлагают ценовое разнообразие, но не по всем элементам. А вот оптику можно купить только в оригинальном виде, хотя цены на нее среди минивэнов-одноклассников не самые высокие.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

КУЗОВ	
Количество мест/дверей	7/5
Длина/ширина/высота, мм	4750/1820/1745
Колесная база, мм	2840
Колея спереди/сзади, мм	1545/1545
Клиренс, мм	155
Снаряженная масса, кг	1610
Полная масса, кг	2085
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, рядный, 4-цилиндровый, спереди поперечно
Рабочий объем, куб. см	1991
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	83/92
Степень сжатия	9
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с. при об/мин.	135/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин.	177/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	Автоматическая, 4-ступенчатая
Привод	Передний
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Полузависимая
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Барabanные
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Объем топливного бака, л	65
Размер шин	205/65R15