



Наши победы

Россиянка выиграла в европейском конкурсе Mazda и получила Mazda MX-5

с. 2



Mazda3 - автомобиль года

Так решили 80 000 участников российского опроса

с. 3



Великолепная шестерка

Что делать в Европе на Mazda6 MPS

с. 5

Больше воздуха

Как работает турбонаддув

с. 4

Сплошные погарки

Новости официальных дилеров

с. 5

Ветер-трансформер

Концепт Mazda Nakaze – 100% движения

По-японски “лист” будет “ха”, а ветер “казэй”. Вместе они составляют Nakaze – новый концепт-кар Mazda, представленный на последнем автосалоне в Женеве. Он стал логичным продолжением разработок дизайн-студии Mazda, которые каждый раз собирают бурные овации на главных выставочных площадках мира.

Концепт открывает новый сегмент – сверхкомпактных внедорожников. Он такой же миниатюрный, как Mazda3, однако у него очень высокая посадка, огромная площадь остекления и подвеска с большим ходом. Даже когда машина стоит на месте, создается впечатление, что она движется, рассекая воздух.

У Nakaze удивительно гармоничный внешний дизайн – нет даже дверных ручек и наружных зеркал (их заменяют бес-

контактные ключи и камеры с мониторами внутри салона), она напоминает футуристичный реактивный истребитель. В конструкции машины не предусмотрены средние стойки, поэтому задние стеклянные панели крыши можно разобрать, превратив автомобиль в четырехместное купе-родстер.

Цвет кузова – струящийся, оттенка золотого песка пустыни во время заката. Была разработана специальная краска, в которую добавили частицы, немного отличающиеся друг от друга по текстуре. В результате создался эффект песчаных волн, бегущих по поверхности.

“Мы черпали вдохновение в песчаных ландшафтах. Например, рулевое колесо имеет форму раковины, которая частично покрыта песком, как на пляже. Это способствует чувственному восприятию интерьера. Nakaze создает ощущение близости к приро-

де”, – говорит Джо Стеньют, заместитель шеф-дизайнера Mazda.

В центре руля поместили жидкокристаллический дисплей с информацией навигационной системы и боковых камер заднего вида.

Справа от водителя расположены уникальные органы управления: три светящиеся линии на поверхности. Перемещая по ним пальцы, водитель управляет электронной машиной: меняет положение сиденья, настройки климатической установки, а также управляет аудиосистемой и мультимедийными устройствами.

К Nakaze «прилагается» индивидуальная «карта данных», которая позволяет обмениваться информацией с бортовым компьютером. На нее записываются индивидуальные настройки, маршрут, а также – музыка и кино. ML

Хисаказу Имаки,
президент и генеральный
директор Mazda



«Следующие шаги очевидны»

Воплощая в жизнь предыдущий план движущей силы Mazda Momentum, мы преуспели в наших усилиях оздать твердую основу для постоянного роста в будущем. Мы понимаем, что впереди нас могут ждать трудности, но мы к ним готовы. Наши следующие шаги очевидны: глубже работать в синергитическом партнерстве с Ford, улучшать бренд Mazda и изыскивать возможности для улучшений эффективности бизнес-процессов. Наш новый среднесрочный план определяет количественные цели, которые мы должны достичь к 2010 г.: 1,6 млн продаваемых автомобилей по всему миру. ML

Победа за 12 секунд

В общеевропейском конкурсе Mazda на лучший видеоролик выиграла россиянка

В марте были объявлены итоги конкурса видеосюжетов Mazda, в котором одержала победу представительница России – Марианна Шафранская из Санкт-Петербурга. Самым сложным, по ее мнению, было уложиться в 12 секунд. Именно за это время складывается крыша на купе-родстере Mazda MX-5, который получит победительница.

В: Откуда вы узнали о конкурсе? Вы интересуетесь маркой Mazda?

О: Почти случайно в Интернете, на «Яндексе». Зашла проверить личную почту и увидела рекламу.

В: Как Вы решились на участие в конкурсе? Что было главным: возможность получить приз или реализовать свою идею?

О: Особых идей сначала не было, зато было желание показать себя. В прошлом конкурсе фото Zoom-Zoom мы хотели принять участие – у нас были интересные фотографии, – но так и не собрались. Поэтому в этот раз надо было все-таки сделать это. Тем более, что навык уже был – мы часто рисовали поздравительные мультики для друзей. Мы хотели победить, конечно. Но когда мне позвонили из «Мазда Мотор Рус», я честно сказала, что не верю. Потому что среди выложенных на сайт я видела ролики гораздо лучше. Особенно это касается сюжетов, которые появились незадолго до окончания конкурса. Поэтому я даже не очень поверила в победу и ждала восьмого марта, когда результаты были выложены на официальном сайте Mazda.

В: Как родилась идея сюжета?

О: Она сформировалась не сразу. Во-первых, было понятно, что нужна Mazda. Раз тема касается MX-5, машина там должна быть обязательно. Во-вторых, несмотря на то, что это триллер, решили, что он не должен быть особенно ужасным. Поэтому сделали такую смешную пикировку двух автомобилей с Суперменом. В-третьих, поскольку это Mazda MX-5 и у нее такая необычная крыша, надо было задейство-



вать крышу. Так и получилось, что машины играют в волейбол, складывая и раскладывая верх.

В: Вы сказали, что раньше делали компьютерные ролики для друзей. У вас или у кого-то из членов семьи есть специальное образование, или это просто хобби?

О: Я юрист, дизайнерского образования ни у меня, ни у кого в семье нет. Знакомые показали, как это делается, и нам понравилось. Научиться не так уж сложно, было бы желание. И в этом ролике, честно говоря, я непосредственно не очень много сделала. Как-то жестко всех организовала на работу – сама удивляюсь.

В: Сколько времени потребовалось на этот проект?

О: Мы весь декабрь мучились, и сделали некоторые наработки. Но поскольку месяц это напряженный, предновогодний, то они так и остались набросками – ничего не складывалось в цельный сюжет. А потом были новогодние каникулы, и в течение их мы работали плотно. И после этих каникул мы почти сразу отправили нашу работу на сайт. Пока не передумали, как иногда бывает. Иной раз смотришь-смотришь – там нравится, там не нравится, переделываешь. Мы и раскрашивали по-разному, то так делали, то эдак... Править

можно было до бесконечности. И я решила, что хватит, надо отправлять то, что есть.

В: Почему был выбран именно такой стиль? Он напоминает некоторые советские мультфильмы – это случайность или сделано намеренно?

О: Мы делали то, что получается. Технически для меня это все невероятно сложно, поэтому мы сначала хотели сделать видео. Но зимой в Питере погода не очень позволяет снимать на улице, поэтому мы остановились на рисованном ролике. Самой большой проблемой оказалась коротметражность. Потому что сначала идея была масса, персонажами разными хотели населить... Но двенадцать секунд – это очень мало. В итоге пришлось сократить действие, и число героев до минимума. Но мы пробовали разные варианты. Например, существует цветная версия: там Супермен раскрашен как положено, красным и синим. Однако цветной ролик получился каким-то грубым... аляповатым, я бы сказала. И мы решили ее не посылать.

В: Помогал ли кто-нибудь в отработке идеи или ее технической реализации?

О: Можно сказать, что это творчество всей нашей семьи. С меня просто все началось, поэтому меня и выдвинули автором. Сказали «ты это придумала, вот и давай». Но вообще над этим работали и муж, и сын, и даже наши друзья тоже принимали участие.

В: На какой модели ездите сейчас? Часто ли меняете?

О: Сейчас у меня Volkswagen Passat, до этого были разные. Мы к машинам обычно привыкаем, автомобиль становится почти членом семьи. Поэтому меняю не очень часто. Даже когда продавали «Жигули» в свое время, то было жаль с ними расставаться, хотя следующие наши транспортные средства были более солидными. Но ведь с каждой машиной всегда связаны какие-то воспоминания. Эта Mazda MX-5 еще до своего появления уже стала объектом творчества всей семьи. Думаю, с ней мы постараемся подольше не расставаться. **ML**

Нарисуй и выиграй

Новый конкурс Mazda



Накануне российской премьеры Mazda MX-5 компания объявила художественный конкурс. Любой желающий может представить на конкурс нарисованную масляными красками картину, тема которой сформулирована как «12 секунд». Именно за такое время поднимается крыша новой Mazda MX-5.

Из общего количества сданных работ будут отобраны двенадцать лучших, которые получат право участия в выставке «Mazda MX-5-горск». Три финалиста, выбранные посетителями выставки, получат различные призы. Выставка будет проходить в Пятигорске, в галерее Лермонтова – историческом павильоне, с 16 по 30 апреля 2007 года.

В жюри конкурса вошел олимпийский чемпион Илья Авербух, а также Леонид Голованов (газета «Авторыев»), Тутта Ларсен (MTV), Николай Усков (журнал «GQ») и Андрей Глазков, директор по маркетингу Mazda. **ML**

Mazda3 - автомобиль года

Так решили 82 000 опрошенных россиян



Лучшие автомобили выбирали сами автомобилисты, заполняя анкеты, вложенные в журналы и газеты и используя онлайн- или SMS-голосование.

По данным организаторов конкурса, журнала «Автопанорама», в опросе приняли участие 82 302 автолюбителя. Причем среди них 84% мужчины и только 16% – женщины. Участники должны были выбрать 18 лучших моделей из 306 представленных на российском рынке. Mazda3 победила в номинации «Лучший автомобиль в малом среднем классе». **ML**

Жизнеспособный Zoom-Zoom

Новый долгосрочный план технологического развития Mazda

Экология становится все большим фактором в развитии автомобильных компаний. Mazda объявила о начале долгосрочной программы «Жизнеспособный Zoom-Zoom», в рамках которой будет увеличена роль и ответственность компании в развитии «зеленых» технологий. Совместно с Ford, Mazda планирует и дальше развивать гибридный водородный двигатель. Но этим дело не ограничится. Mazda продолжит работать на том, чтобы ее автомобили по-прежнему оставались гармонией удовольствия от вождения, безопасностью и экологической чистотой. **ML**



есть идея

Яблочный штрудель

Комплектующие: 250 г муки, 1 яйцо, 40 г растительного масла, 60 г теплой кипяченой воды, 2 г уксуса, 10 г масла или маргарина для смазывания, 1/3 чайной ложки соли. Для начинки: 1 кг яблок, 50 г изюма, 50 г миндаля, 50 г толченых сухарей, 100 г сахара, 3 г корицы, 50 г сахарной пудры, 10 г сливочного масла.



Эксплуатация:

1. Добавить в муку яйцо, соль, масло, воду, уксус - приготовить крутое тесто (то есть вымешивать до тех пор, пока оно не перестанет прилипать к рукам и начнет пузыриться). Доску посыпать мукой, вложить на нее тесто и слегка смочить его теплой водой, накрыть нагретой миской и оставить на 30 минут.
2. Приготовить начинку. Для этого очистить и нарезать тонкими ломтиками яблоки. Слегка поджаренные в масле сухари рассыпать по смазанному маслом тесту, распределять ровным слоем яблоки, изюм, дробленый миндаль и посыпать сахаром, смешанным с корицей.
3. Раскатать тесто до толщины 5 мм и переложить на посыпанную мукой салфетку. Подкладывая руку под салфетку, растянуть тесто от центра к краям до толщины папиросной бумаги, оставшиеся толстые края обрезать. Дать тесту обсохнуть, смазать его растительным маслом или маргарином и 2/3 поверхности пласта покрыть подготовленной начинкой.
4. Осторожно приподнимая салфетку с одного конца, свернуть штрудель, переложить его на противень, смазать растопленным маслом и выпекать 45 минут в жарочном шкафу при средней температуре, периодически обрызгивая маслом.
5. Горячий штрудель разрезать на куски толщиной 5-6 см и густо посыпать сахарной пудрой. **ML**

Больше воздуха!

Как работает турбонаддув



Слово «Турбо» в обозначении модели воспринимается как указание на спортивный характер автомобиля или как минимум повышенную мощность. Турбонаддув и в самом деле помогает увеличить отдачу двигателя. И что особенно здорово – почти без всяких дополнительных затрат.

Само название «двигатель внутреннего сгорания» дает представление о принципе работы современного автомобильного мотора. Мы привыкли считать главным компонентом процесса топливо – неудивительно, ведь мы за него платим. Второй необходимый для горения компонент нам достается бесплатно. Ведь это воздух, который нам пока еще нет необходимости покупать. Тем не менее его количество тоже имеет значение. Ведь чтобы сжечь определенное количество бензина или солянки, нужно доставить в цилиндр двигателя определенное количество воздуха. И вот с этим не каждый двигатель справляется.

Под давлением

В обычном двигателе без наддува – специалисты их называют атмосферными, – воздух втягивается в цилиндр за счет разрежения, которое создает отодвигающийся от клапанов поршень. Так двигатель рабо-

тает в своем роде насосом. Но движение поршня не может создать разрежение выше определенного предела. И, соответственно, в двигателе бесполезно пытаться загнать больше топлива: сколько его ни впрыскивай, все равно сгорит только то количество, на которое хватит содержащегося в цилиндре кислорода. Швейцарский инженер Альфредом Бюхи предложил использовать для повышения давления на входе в цилиндр турбокомпрессор. Одна из турбин вращается под действием отработавших газов, а насаженная на ту же ось вторая турбина выполняет роль компрессора, закачивая свежий воздух в цилиндры. Энергия горячих и выходящих из цилиндров с большой скоростью отработавших газов все равно теряется, и турбонаддув работает практически «даром». На это решение он получил патент в 1905 году.

Особенно заметным недостатком воздуха становится на высоте, поэтому одним из первых турбонадувных моторов стал французский двигатель для истребителей Первой мировой войны.

А во время Второй мировой его уже использовали на многих известных моделях – в основном бомбардировщиков и истребителей.

В автомобильную промышленность турбонаддув пришел уже после войны и не очень

обычным путем. В конце сороковых годов его начали применять на грузовиках, и только после этого он появился на гоночной модели. На гонке «Индианаполис 500» в 1952 году Фред Агабашьян заработал поул-позишн благодаря турбонаддуву, и только авария не позволила ему добиться успеха в самой гонке. Через десять лет первые серийные модели с турбонаддувом выпустила General Motors. А в Европе первый серийный автомобиль с индексом Turbo выпустила BMW в 1973-м. Популярность турбо-версий Saab привела к тому, что теперь все легковые модели этой марки оснащены турбокомпрессором.

Наибольшее распространение турбонаддув получил на дизелях. Сам по себе двигатель с воспламенением от сжатия всегда тяжелее бензинового мотора из-за более высоких нагрузок. И отдача мощности с того же рабочего объема у них меньше. Поэтому турбонаддув стал для дизелей спасением: благодаря турбокомпрессору они стали если не равны, то вполне сопоставимы с бензиновыми конкурентами.

У нас все непросто

Но ничего не бывает идеальным. Турбонаддув позволяет сжигать больше топлива, но это повышает температуру в цилиндре, что может стать причиной детонации. Обычно с этим борются, снижая степень сжатия. Поэтому сама по себе установка турбокомпрессора может быть не столько полезна, сколько вредна, если мотор специально для этого не подготовлен. Несмотря на все усилия по теплоизоляции, компрессор все-таки нагревается от отработавших газов, и подогревает надуваемый воздух. Одним из хороших решений проблемы является применение промежуточного охладителя – или, как его теперь обычно называют, интеркулера. Он снижает температуру воздуха, подаваемого в цилиндр. При этом повышается его плотность, то есть в тот же объем можно закачать больше воздуха по массе. А в

Нагугу без турбины

В течение многих лет турбонаддув считался почти идеальным решением для повышения отдачи двигателей без дополнительных затрат энергии. Однако это не единственный вид наддува. Проблема турбины заставила конструкторов вспомнить и о других видах наддува. В разных языках и у разных марок они могут называться по-разному. Например, у Mercedes-Benz двигатели с механическим нагнетателями обозначаются Kompressor, а у Jaguar – Supercharger. Компрессоры Рутса и Люскольма (которые использует Mercedes-Benz) на вид почти не различаются, и представляют собой два сцепленных ротора, очень напоминающие удлиненный масляный насос. Однако на самом деле отличия более существенные: нагнетатель Рутса имеет одинаковые роторы, и просто перекачивает воздух, а в конструкции Люскольма роторы разные и закручены винтом с переменным шагом, так что воздух дополнительно сжимается.

Довольно экзотично выглядит G-образный компрессор, который использовал VW. Это две спирали (на которые похожа латинская буква G), вставленные друг в друга. У них смещены центры и при вращении они образуют движущиеся полости. Которые и перекачивают воздух.

Еще один необычный нагнетатель под названием Comprex применяла Mazda на модели 626. Он представлял собой простое колесо с лопастями, почти как у колесного паровоза. Наддув осуществлялся подачей отработавших газов в полости в строго определенных моменты. Газы и выдавливали воздух в цилиндры. **ML**





создании топливоздушной смеси, как и в производстве водки, намного большее значение имеет соотношение частей смеси по массе, а не по объему. Поэтому большинство систем турбонаддува сейчас оснащаются интеркулером – в том числе и двигатель, который устанавливают на Mazda6 MPS и CX-7.

Главная проблема, которую приходится решать создателям турбо-двигателей – так называемая «турбояма». Грубо говоря, поскольку наддув приводится в движение отработавшими газами, при нажатии педали акселератора часто ощущается запаздывание реакции двигателя: сначала ему нужно раскрутиться, чтобы потом раскручивать себя же. Сейчас обычно этот вопрос решают установкой двух параллельных турбокомпрессоров. На V-образных моторах каждый блок цилиндров обслуживает свой турбонаддув. Благодаря этому каждая турбина имеет меньший размер и потому на нее действуют меньшие силы инерции. Две турбины обычно обозначают в названии модели словами типа «Битурбо» или «Твинтурбо».

Другая проблема – одна и та же турбина по-разному работает на разных оборотах. Чтобы оптимизировать этот процесс, используются турбины с переменной геометрией. В них в зависимости от частоты вращения двигателя меняется положение лопаток, направляющих газы на колесо турбины. На низких оборотах лопатки направляют газы под большим углом, при этом часть потока уходит мимо турбины. На высоких оборотах лопатки поворачиваются, и струи бьют уже на турбину. Эта технология используется в основном на дизелях, в которых температура отработавших газов ниже (700-800 градусов против 950 и более на современных бензиновых двигателях). Из ныне выпускаемых бензиновых моделей турбонаддув с переменной геометрией используется только на Porsche 911 Turbo.

Другие фирмы, в том числе Mazda на модели RX-7 или BMW на новом купе 335i, решали эту проблему использованием двух последовательных турбокомпрессоров, которые сжимают воздух один за другим. Один из них отключается на низких оборотах.

Все двигатели с турбонаддувом подвергаются более высоким нагрузкам, а турбокомпрессор – очень чувствительный узел. При работе на высоких оборотах турбина сильно нагревается, и после длительной интенсивной езды необходимо дать ему остыть при работе на холостых оборотах, которые обеспечивают нормальную циркуляцию масла на оси турбины. Для этого на спортивные модели ставят турбо-таймеры. Это электронное устройство, исходя из режима работы двигателя, определяет, насколько долго ему нужно оставаться на холостых и ровно через этот период глушит двигатель даже если зажигание уже выключено. Во многих странах турбо-таймеры запрещены из экологических соображений.

Турбонаддув расширяет возможности настройки двигателей. Подбором его параметров можно подправить характеристики двигателя – например, увеличить крутящий момент на низких оборотах, что часто бывает необходимым для спортивных моторов. Это делает наддув одним из перспективных путей развития конструкции двигателя. **ML**



Подарки на выбор Евросиб-Авто

Петербургская компания, первый дилер Mazda в России, объявляет о начале специального весеннего предложения для покупателей автомобилей Mazda6. Выбрав Mazda6 в любой комплектации, покупатель получит подарки, которые зависят от комплектации и оснащенности автомобиля.

К Mazda6 с двигателем объемом 1.8 л дополнительно – комплект зимней резины, к Mazda6 с объемом двигателя 2.0 л – пакет дополнительного оборудования «Безопасность». К Mazda6 2.0 Wagon – специальное предложение – «универсал по цене седана». И, наконец, к специальной версии Mazda6 MPS – комплект зимней резины вместе с пакетом дополнительного оборудования.

Необходимо учитывать, что предложение действительно до момента реализации последнего автомобиля Mazda6 и Mazda6 MPS 2006 года выпуска.

Подробности – по телефону у специалистов компании. **ML**

Санкт-Петербург,
Пулковское шоссе, 36
и Боровая, 55
Тел. +7 (812) 740 20 00
mazda.spb.ru



Шесть баллов

Три страны на Mazda6 MPS

Отдыхать надо так, чтобы потом не было мучительно больно. Если речь идет о зиме, то моя семья, состоящая из девятилетней дочери Сони и жены Марины, предпочитает горные лыжи. После яростных споров и досконального изучения карты Европы маршрут составили следующим образом.

На самолете прилетаем в Вену, где пересаживаемся на Mazda6 MPS. Это означает, что в нашем распоряжении будет новейший полноприводный автомобиль, оснащенный турбомотором мощностью в 260 л. с. Денька два оставляем на осмотр австрийских достопримечательностей, после чего отправляемся к нашим друзьям в Словакию. Честно говоря,



Мюнхен



Братислава



Вена

дальнейшего плана у нас не было. Неизменной оставалась лишь дата обратного рейса. Спустя две недели мы должны вернуться в Вену и улететь в Москву.

Австрия. Марина представляла Вену, как сплошной музей под открытым небом. Если и музей, то маленький. Весь центр можно объехать на трамвае минут за двадцать. Хороший вариант для тех, кто хочет сэкономить на экскурсионном автобусе. Окраины города состоят из относительно новых построек, за которыми и вовсе начинается промзона.

Красная красавица, Mazda6 MPS, ждала нас на подземном паркинге отеля. Первую поездку решили в долгий ящик не откладывать. Старт назначили на утро следующего дня. Быстро выехав за город, стали исследовать окрестности. «Замок, старинный замок», - закричала самая глазастая Соня. У входа толпились туристы. Выяснилось, что экскурсоводом замка работает Тanya из Ульяновска, поэтому погружение в славные времена крестоносцев проходило на русском языке.

Словакия. На третий день отпуска мы решили покинуть гостеприимную Австрию, отправившись к друзьям в

Словакию. В обычное время Эва и Харун живут в Братиславе, а на выходные уезжают на дачу в горный поселок Латки. От Вены до Латок – примерно пятьсот километров. В Латках отдых удался на славу. Наш дачный домик располагается на горе, которая превратилась из-за неожиданно выпавшего снега в крутой горнолыжный спуск. Возникла опасность – не захватить на гору. Но Mazda не подвела. Практически без пробуксовки машина доставила нас прямо к крыльцу.

Снег как выпал, так и растаял. В Латках стало скучно – на лыжах не покатаешься. Что же делать? В прошлом году наша дружная семья весело провела время в Мюнхене. Вперед!

Германия. Почти за весь 700-километровый пробег шел дождь. В Мюнхене было много интересного: зоопарк – для дочери, Пинакотекa – для жены, пивные – для меня. Вообще, отдохнули на славу. В назначенный срок, во многом благодаря навигационной системе Mazda, вернулись в Вену. Откуда самолет «Аэрофлота» доставил на Родину. Нам не будет мучительно больно за бездарно проведенный отпуск. **ML**

Текст: Станислав Павлов.

Mazda ответит

Вы можете прислать нам любой вопрос, касающийся Mazda, ее дилеров, обслуживания автомобилей, а мы постараемся в самые сжатые сроки (но не чаще одного раза в месяц) получить на них ответы из самых первых и самых официальных уст. Почтовый ящик работает по адресу AskMazda@gmail.com

Где можно найти полную электросхему на Mazda3? Можно ли ее где-нибудь купить? Можно ли подключить к магнитоле Mazda3 CD-чейнджер с форматом DVD?

Светлана Крайнова

Полная схема электрооборудования автомобилей, как правило, включается в комплект технической документации по ремонту автомобилей Mazda3. К сожалению, существующие правила не предполагают возможности розничной продажи этих документов.

Подключить к магнитоле Mazda3 CD-чейнджер с форматом DVD не представляется возможным. **ML**

На российском рынке не представлены дизельные двигатели. Очень бы хотелось узнать, что и когда планируется с дизелем?

Алексей Акулов

До сих пор Mazda предлагала в России пикап B-series с дизельным двигателем. С апреля ему на смену Mazda выводит на рынок новый пикап – Mazda BT-50, который также оснащен дизельным двигателем мощностью более 140 лошадиных сил. Этот автомобиль заслуженно получил репутацию универсального транспортного средства, он идеально подходит и для эксплуатации в городских условиях. **ML**

