

Mazda 3 korvasi vanhan 323-sarjan kuusi vuotta sitten. Kolmonen vei muotoilullaan ja ominaisuuksillaan Mazdan kompaktien perheautojen luokassa uuteen aikakauteen. Malli sai useita palkintoja ja ylsi kunnioitettavaan yli kahden miljoonan kappaleen myyntiin. Nyt Mazda 3:n toinen sukupolvi on tullut markkinoille uudella mallilla.

Uuden Mazda 3:n erottaa edeltäjästään täysin uudeleen muotoilusta keulasta, jossa jäähdyttimen säleikkö on sijoitettu alas ja konepellin etureuna yltää alemmas. Keulan ja perän Mazda-logot toimivat keskipisteinä, joihin korin ja valaisimien muotoilun linjat johtavat ja muodostavat merkilliset ominaisuudet.

Viisiovisen korin lisäksi on saatavilla myös lähinnä coupe-malliseksi luonnehdittava neliovinen sedan. Varustetasot ovat Classic, Elegance, Touring ja Sport. Moottoripuolella vaihtoehdot ovat 1,6- ja 2,2-litraiset bensiinimallit sekä 1,6-litrainen diesel. Vaihteistona on tarjolla mallista riippuen joko 5- tai 6-vaihteiset manuaaliverisot.

**Koeajettu Mazda 3 1,6 Elegance** on lähelle D-segmenttiä sijoittuva viisiovinen hatchback. Sen akseliväli on 2,640 m. Pituutta on 4,460 m, leveyttä 1,755 m ja korkeutta 1,470 m. Moottorina koeajetussa Mazda kolmosessa on 1,6 litrainen bensiinimoottori, joka kehittää 77 KW:n tehon ja 145 Nm:n väännön. Hiilidioksiidipäästö on 149 g/km. Moottori on alumiinirakenteinen. Sylinterikannen 16-ventiilistä koneistoa käytetään kahdella nokka-akselilla, joista imupuoli on varustettu ajoituksen säädöllä sekä muuttuvapituusella imusarjalla. Jakopää on toteutettu huoltoon kaipaamattomalla ketjulla, joten vaihtokuluja ei synny.

**Alustarakenteessa** pyöränriustuksessa on edessä joustintukirakenne ja takana monivarsituenta. Edessä ja takana on levyjarrut. Pyssäköintijarru vaikuttaa takapyörissä samoihin jarrupaloihin kuin käyttöjarru. Järjestelmään kuuluu hätäjarrutehostin, vetoluistonesto sekä ajovakausjärjestelmä. Sähköhydraulinen ohjaustehostin säästää jossakin määrin polttoainetta ja säästää samalla hydraulisen järjes-



Koeajettu Mazda 3 1,6 Elegance on lähelle D-segmenttiä sijoittuva viisiovinen hatchback. Viisiovisen korin lisäksi on saatavilla myös lähinnä coupe-malliseksi luonnehdittava neliovinen sedan.



Kaksisuuntaisesti säädettävään ohjauspyörään on sijoitettu audiojärjestelmän ja ajotietokoneen käyttökytkimet. Ajotietokoneen ja radion näytöt ovat hyvin nähtävissä.



Moottorina koeajetussa Mazda kolmosessa on 1,6 litrainen alumiinirakenteinen bensiinimoottori, joka kehittää 77 KW:n tehon ja 145 Nm:n väännön. Hiilidioksiidipäästö on 149 g/km.



Takapenkin selkänokat kaatuvat kahdessa erisuuruudessa osassa mahdollistaen pitkänkin esineen kuljettamisen. Tavaratilan tilavuus normaalisennossa on 340 litraa.

telmän hyvät puolet. Ajovaloista lähivalot on toteutettu H11-polttimoin linsseiteknikalla ja kaukovalot HB3-polttimoin perinteisillä heijastimilla. Pesurit kuuluvat varustukseen. Maininnan arvoista on sekin, että ajovalojen polttimoiden vaihto on hyvän käsikäsityksen vuoksi melko helppoa. Passiivisissa turvavarusteissa ehkä tärkein uutuus on Mazdan kehittämä kolmois-H-korirakenne, jossa suurlujuusteräksen käyttö on entisestään lisääntynyt. Muut turvalaitteet muodostuvat turvatyynyistä, verhoturvatyynyistä, vyönkiristimistä ja aktiivisista niskatuista.

**Sisätiloissa** varsinkin koelaudassa vallitsevana värinä on harmaa, jota on piristetty muutamilla hopeanvärisillä somisteilla. Somisteet on sijoitettu järkevasti koelaudan alareunaan, joten kiusallisia tuulilasieheijastumia ei synny. Koe-

laudan muotoilussa on pehmeästi kaartuvia linjoja, jotka luovat hilityn ja laadukkaan vaikutelman. Isot mittarit on sijoitettu muusta muotoilusta poiketen omiin isoihin kehyksiinsä. Ne istuvat huonosti muuhun muotoiluun ja jäävät yläreunastaan kiusallisesti ohjauspyörän kehän taakse piiloon. Ajotietokoneen ja radion näytöt ovat hyvin nähtävissä koelaudan yläosassa, joskin tyyliä rikkoo niiden erilaiset ja eriväriset toteutukset.

**Varustelu** on melko kattava. Kaksisuuntaisesti säädettävään ohjauspyörään on sijoitettu audiojärjestelmän ja ajotietokoneen käyttökytkimet. Manuaalisen ilmastoinnin ja radion säätimet ovat helppokäyttöiset ja selkeät. Etupenkeissä on normaalit säädöt, jotka mahdollistavat hyvän ajoasennon löytämisen, mutta istuinsaakaan kaipaisi lisää pituutta. Takapenkin

selkänokat kaatuvat kahdessa erisuuruudessa osassa mahdollistaen pitkänkin esineen kuljettamisen, joskin tavaratilan pohjaan muodostuu noin kymmensenttinen porras. Tavaratilan tilavuus normaalisennossa on 340 litraa.

**Ajokokemuksessa** korostuu uuden Mazda kolmosen suuntaavaa ja miellyttävää ohjausta. Kiistely sähköisen ja hydraulisen ohjaustehostuksen välisestä paremmuudesta jatkuu edelleen. Mazda onkin päätenyt sähköhydrauliseen kompromissiin.

Moottori on ominaisuuksiltaan ja käyntiääneltään sivistynyt ja miellyttävä, joskin moottorijarrutuksessa esiintyvä nykiminen pilaa kokonaiskuva. Tehdas lupaa aiempaa kolmesta pienempiä kulutuslukemia. Lupaukselle on katetta, sillä normikulutukseen 6,3 l/100 km on mahdollista päästä,

kunhan ajotapa ja nopeudet pysyvät maltillisina. Kuitenkin jopa yli kahden litran kulutuksen nousu seuraa välittömästi siirryttäessä moottoritienopeuksiin.

Äänieristyksen suunnittelusta ja toteutuksesta jää erikoinen vaikutelma. Korin ja moottorin äänitaso on alhainen ja miellyttävä, kun taas kova rengasmelu ei ole mitenkään auton muun laatu-tuntuman tasolla. Viisiovisessa korissa odottaa yleensä eturenkaista pienempää melutasoa kuin takarenkaista, mutta uudessa Mazda kolmosessa on käynyt päinvastoin.

Alustan kovuus ja lyhyet joustot yhdessä viisikymmentäsarjaisten renkaiden kanssa tekevät ajosta epämiellyttävää melun ja tutinan vuoksi. Jää arvailujen varaan, millainen ajotuntuma olisi, jos alla olisi Classic-varustelutason korkeampi rengasprofiili.

Voihan näitä ominaisuuksia puoltaa urheilullisuudella, mutta kun mallisarjasta löytyy ihan oikea Sport-versio, niin miksi sekoittaa näitä ominaisuuksia tavalliseen käyttöautoon.

Mazdassa istutaan aika matalalla, jolloin ajoasento jää melko makaavaksi. Tästä syystä tilankäyttö ei ole tehokasta. Takapenkin jalkatila jää vaatimattomaksi, jos etupenkillä istuu keskimittaista pidempi henkilö.

Matala istuma-asento ja kova alusta saavat varsinkin seniorikan-salaisilta moitteita, mutta nuoret arvostavat näitä ominaisuuksia.

**Uusi Mazda 3 1,6 Elegance** 21365 € hintaisena tarjoaa paljon vastinetta rahoille. Suunnittelussa ja toteutuksessa näkyy selvästi, että kohderyhmäksi on valittu lähinnä nuoret ostajat.

Plussia Mazda kerää todella onnistuneesta ohjauksesta, taloudellisuudesta pienillä nopeuksilla, juoheakäyttöisistä moottorista ja vaihteistosta sekä sisätilojen laatuvaikutelmasta ja muotoilusta.

Miinuspuoleita kertyy voimakkaasta rengasmelusta, jousituksen kovuudesta, vaikeakulkuisista ovi-aukoista, matalasta ajoasennosta sekä yläosastaan piiloon jäävistä mittareista.