

# MAZDA

# 3

## รูปลักษณ์เพิ่มความเฉียว บุ่มพลุ้มเพิ่มความแรง

มาสด้า 3 รถคอมแพ็คที่ทำให้มาสด้ากลับเข้าสู่ตลาดเมืองไทยได้แบบ 'ZOOM ZOOM' ด้วยรูปลักษณ์สปอร์ตปราดเปรียว และเปิดตัวในจังหวะที่คู่แข่งขาดความสดใหม่ จึงกวาดยอดขายได้แบบเกินคาด ล่าสุดกระตุกตลาดด้วยรุ่นไฮเนอส์เซนต์ ภายนอกเพิ่มความโฉบเฉี่ยว เพิ่มความแรงให้เครื่องยนต์ มาดูกันว่าเมื่อมีคู่แข่งตัวกลั่นเข้ามาล้อมวง ยอดขายมาสด้าจะยังไปได้สวยอยู่หรือไม่



• มาสด้า 3 เปิดตัวในเมืองไทยด้วยช่วงเวลาที่เหมาะสม เพราะขณะนั้นคู่แข่งทุกรายล้วนขาดความสดใหม่ มีผู้บริโภคจำนวนไม่น้อยที่กำลังจะซื้อรถ รอคอยรถใหม่เปิดตัวเท่านั้นก็จะซื้อทันที เมื่อมาสด้าเปิดตัวในเมืองไทยด้วยรูปลักษณ์ภายนอกและภายในที่สวยงามสปอร์ต ราคาไม่แพงมาก บวกกับกำลังซื้อของผู้บริโภคที่อื่นไว้นาน เรียกได้ว่าทุกอย่างเหมาะสมเจาะลงตัวอย่างยิ่ง

ช่วงเวลาแห่งความสุขมักผ่านไปเร็ว หลังจากทำตลาดแบบเกือบไร้คู่แข่งได้ประมาณ 1 ปี คู่แข่งสำคัญก็เปิดตัวรถรุ่นยอดนิยมโฉมใหม่ แถมมาในสไตล์สปอร์ตซีดานเหมือนกันอีกด้วย มาสด้าจึงปรับตัวด้วยรุ่นไมเนอร์เชนจ์ของมาสด้า 3 เติมความสดใหม่ให้รูปลักษณ์ ปรับปรุงเครื่องยนต์เพาะพันธุ์ม้าเพิ่ม เตรียมพร้อมรับบทพิสุจน์ที่แท้จริง

มาสด้า 3 รุ่นปรับโฉม เพิ่มซีอรุ่นต่อท้ายเพิ่มความชัดเจนในการแบ่งรุ่น ตัวถังซีดาน 1,600 ซีซี เกียร์อัตโนมัติ มี 2 รุ่นย่อย GROOVE และ SPIRIT 2,000 ซีซี มีรุ่น MAXX และ MAXX S/R มีชั้นรูฟ ตัวถังแฮทช์แบ็ก 1,600 ซีซี มี 2 รุ่นย่อย SPIRIT SPORT เบาะผ้าและเบาะหนัง 2,000 ซีซี มีรุ่น MAXX SPORT และ MAXX SPORT S/R มีชั้นรูฟ

ทีมงานไทยไดร์ฟเวอร์ทดสอบมาสด้า 3 ซีดาน MAXX เครื่องยนต์ 2,000 ซีซี 148 แรงม้า เกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ

## เติมความโฉบเฉี่ยวให้รูปลักษณ์

• พื้นฐานของมาสด้า 3 รุ่นเดิมเน้นความสปอร์ตรอบคันอยู่แล้ว ในรุ่นไมเนอร์เชนจ์ปรับปรุงรายละเอียดปลีกย่อยอีกเพียงเล็กน้อย ก็ช่วยเพิ่มความสปอร์ตโฉบเฉี่ยวได้มาก จุดหลักของการเปลี่ยนแปลงอยู่ที่กันชนหน้าและหลัง กระบังหน้า ไฟตัดหมอก ไฟท้าย และลวดลายของล้อแม็ก

กันชนหน้าของทั้ง 2 ตัวถัง ได้รับการเปลี่ยนใหม่ขยายช่องดักลมตรงกลางให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เปลี่ยนสปอดไลต์จากเดิมทรงกลมเป็นทรงเหลี่ยม พร้อมเปลี่ยนกระบังหน้าลายใหม่ ด้านข้างเปลี่ยนล้อแม็กลายใหม่ทั้งขนาด 15 16 และ 17 นิ้ว

ด้านท้ายโดดเด่นด้วยไฟท้ายใหม่ LED ทรงของโคมยังคงเดิม รุ่นก่อนไมเนอร์เชนจ์จึงเปลี่ยนไฟท้ายเป็น LED ได้ไม่ยาก โดยเปลี่ยนเฉพาะโคมไฟที่ติดบนตัวถังเท่านั้น ส่วนไฟที่ติดบนฝากระโปรงซึ่งเป็นไฟถอยหลังใช้ร่วมกับรุ่นเดิม กันชนหลังเปลี่ยนใหม่เพิ่มเส้นสายบริเวณทับทิมสะท้อนแสงและเส้นล้อมกรอบท้ายทะเบียน ไฟเบรกดวงที่ 3 บนสปอยเลอร์ของรุ่นแฮทช์แบ็กเปลี่ยนเป็นสีขาว

ภายในเปลี่ยนชุดมาตรวัดลายใหม่ทั้งพนักพาด ไฟส่องสว่างเปลี่ยนเป็นสีน้ำเงินเข้ม สวิตช์ควบคุมระบบต่างๆ บนคอนโซลกลางอยู่ในตำแหน่งเดิม แต่เพิ่มการตกแต่งด้วยสีเมทัลลิก เข้าชุดกับกันพวงมาลัยและหัวเกียร์หุ้มหนังแซมด้วยสีเมทัลลิกดูทันสมัย

## เครื่องยนต์ปรับปรุงหลายจุด

• เครื่องยนต์ MZR 2,000 ซีซี รุ่นเดิม มีกำลังสูงสุด 141 แรงม้า ถือว่าเพียงพอสำหรับการใช้งาน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่ใช้เครื่องยนต์เล็กกว่าแต่ให้แรงม้าสูสีกัน ก็ดูจะน้อยหน้าไปนิด มาสด้าจึงปรับปรุงเครื่องยนต์ใหม่ในหลายจุด เช่น ระบบแปรผันวาล์วไอดี SVT-SEQUENTIAL VALVE TIMING และเปลี่ยนมาใช้คันเร่งไฟฟ้า รุ่น 2,000 ซีซี มีกำลังสูงสุดเพิ่มขึ้นเป็น 148 แรงม้า ที่ 6,500 รอบ/



นาที่ แรงบิดสูงสุด 18.8 กก.-ม. ที่ 4,500 รอบ/นาที ระบบส่งกำลังไม่เปลี่ยนแปลง เป็นเกียร์อัตโนมัติ 4 จังหวะ ACTIVEMATIC มีโหมด + และ - ให้ผู้ขับเลือกเปลี่ยนเกียร์ได้เอง

รถส่วนตัวของผู้ทดสอบก็เป็นมาสด้า 3 แสทช์แบ็ก 2,000 ซีซี อายุการใช้งานก็ใกล้เคียงกันคือประมาณ 12,000 กิโลเมตร เมื่อขับรถทดสอบก็สัมผัสได้ถึงอัตราเร่งที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะในช่วงออกตัวจากจุดหยุดนิ่ง รุ่นไมเนอร์เซนจ์จะพุ่งออกตัวไปได้ดีกว่านิดๆ ตอบสนองคันเร่งได้ดีกว่า

จากนั้นเมื่อขับออกตัวไปถึงความเร็วประมาณ 120 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อเพิ่มความเร็วด้วยการคิกดาวนก็พบว่า รถพุ่งไปข้างหน้าได้ดีกว่ารุ่นเดิมเล็กน้อย ไล่ไปถึงความเร็วประมาณ 160-170 กิโลเมตร/ชั่วโมงก็จะเริ่มแผ่ว การเพิ่มความเร็วจาก 180 กิโลเมตร/ชั่วโมงขึ้นไปต้องใช้ระยะทางค่อนข้างยาว

เครื่องยนต์และอัตราทดเกียร์ของมาสด้า 3 ดูเหมือนจะออกแบบให้รองรับการขับแบบรอบจัด เมื่อความเร็วเพิ่มสูงขึ้นในเกียร์สูงสุด รอบเครื่องยนต์จะไม่ตกลงมามากนัก ทำให้เมื่อกดคันเร่งเล็กๆ ในความเร็วปานกลางถึงความเร็วสูง รถก็จะพุ่งไปข้างหน้าได้อย่างทันใจ แต่ถ้าถึงความเร็วสูงจัดก็จะแผ่วอย่างทีบอก

แม้แรงม้าและแรงบิดสูงสุดจะอยู่ในรอบค่อนข้างสูง แต่มาสด้าก็ใช้อัตราทดเกียร์มาช่วยสร้างอัตราเร่งในความเร็วต่ำถึงปานกลาง การขับใช้งานในเมืองจึงไม่รู้สึกรัดอึดแต่อย่างใด

## เกียร์ ACTIVEMATIC ใช้ได้ทั้งซึ่งและกลา

- เกียร์ที่มีโหมด + และ - ซึ่งแต่ละบริษัทรถก็ตั้งชื่อต่างกันไปสำหรับมาสด้าใช้ชื่อ 'ACTIVEMATIC' มีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มความสนุกในการขับเกียร์อัตโนมัติให้ใกล้เคียงกับเกียร์ธรรมดา ซึ่งก็ทำได้แค่ใกล้เคียงแต่ไม่เหมือน เพราะการส่งกำลังยังใช้ 'ทอร์คคอนเวอร์เตอร์' ใส่น้ำมันไฮดรอลิกแทน

จากการทดสอบรถเกียร์อัตโนมัติที่มีโหมด +/- หลายรุ่น เปรียบเทียบอัตราเร่งระหว่างกดคันเร่งสุดให้เกียร์เปลี่ยนจังหวะเอง กับการเปลี่ยนเกียร์โดยผู้ขับ หลายครั้งพบว่ากดคันเร่งสุดให้เกียร์เปลี่ยนเองกลับทำเวลาได้ดีกว่าให้ผู้ขับเปลี่ยนเกียร์ เพราะตัวแปรสำคัญคือ 'ผู้ขับ' อาจเปลี่ยนเกียร์ในจังหวะที่ไม่เหมาะสม เช่น ลากรอบสูงเกินไป หรือเปลี่ยนขึ้นเกียร์สูงเร็วเกินไป

การกะจังหวะเปลี่ยนเกียร์ ในเกียร์อัตโนมัติที่มีโหมด +/- ไม่ใช่เรื่องง่ายนัก เพราะเมื่อเลื่อนคันเกียร์ไปยังตำแหน่ง + เพื่อเปลี่ยนเกียร์สูงขึ้น 1 จังหวะ หรือ - เพื่อเปลี่ยนเกียร์ต่ำลง 1 จังหวะ เกียร์จะยังไม่เปลี่ยนในทันทีที่เลื่อนคันเกียร์ แต่ต้องรอประมาณครึ่งวินาที เกียร์จึงตอบสนอง ทำให้กะจังหวะผิดพลาดได้ง่าย และไม่เป็นธรรมชาติเหมือนเกียร์ธรรมดา





สำหรับมาสด้า 3 ออกตัวด้วยการกดคันเร่งมิดแช่ไว้ เกียร์จะเปลี่ยนขึ้นเกียร์สูงที่ประมาณ 6,500 รอบ/นาทีซึ่งก็แตะขีดแดงพอดี และในเกียร์ท้ายๆ ก็จะสามารถได้ไม่ถึงขีดแดง แต่ถ้าใช้โหมด +/- จะสามารถลากรอบได้ถึงประมาณ 7,000 รอบ/นาทีที่ทะลุขีดแดงเข้าไปนิดๆ โดยที่เครื่องยนต์ยังไม่สั่งตัดการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อลากรอบได้สูงกว่า เวลาเปลี่ยนเกียร์สูงขึ้นรอบเครื่องยนต์ก็ตกน้อยกว่า จึงสามารถไล่รอบกลับขึ้นไปได้เร็วกว่าด้วย

อีกประโยชน์สำหรับโหมด +/- คือ สามารถยกคันเร่งเพื่อชลอความเร็วได้โดยที่เกียร์ไม่เปลี่ยนเป็นเกียร์สูง โดยเกียร์จะค้างอยู่ในตำแหน่งเดิม เมื่อต้องการเร่งต่อจึงทำได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้องกดคันเร่งมิดเพื่อคิกดาวน์ไล่รอบกันใหม่

อีกประโยชน์ของเกียร์ ACTIVEMATIC ที่น่าจะได้ใช้บ่อยกว่า คือ การขับคลานในเมือง ถ้าเข้าเกียร์ D แล้วขับไปตามปกติ เกียร์จะเปลี่ยนขึ้นเกียร์สูง การขับในเมืองที่รถเคลื่อนตัวแบบเดียวหยุดเดียวไป ทำให้ต้องเหยียบเบรกบ่อยๆ แต่ถ้าใช้โหมด +/- บังคับให้เกียร์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ 1 2 หรือ 3 สัมพันธ์กับความเร็ว ก็จะไม่ต้องเหยียบเบรกบ่อยๆ และไม่ต้องกลัวหลงเกียร์เพราะมีตัวเลขบอกอยู่ในชุดมาตรวัดในโหมด +/- เมื่อเบรกกระทันหันรถใกล้หยุดนิ่ง เกียร์จะเปลี่ยนกลับมาที่เกียร์ 1 ให้โดยอัตโนมัติ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการออกตัวครั้งต่อไป จึงช่วยเพิ่มความสะดวกได้มาก โดยช่วงที่เกียร์เปลี่ยนกลับมาที่เกียร์ 1 รถจะมีอาการดิ่งเล็กน้อย เมื่อขับเคยชินจับจังหวะได้ว่าเมื่อไรจะเปลี่ยนลงเกียร์ 1 ก็ให้ผ่อนแรงเบรกแค่นิดเดียว รถก็จะจอดสนิทด้วยความนุ่มนวล





### ช่วงล่างแน่นและหนึบสำหรับถนน

• ในอดีตมาสด้ามีจุดเด่นเหนือคู่แข่งร่วมสัญชาติ ในเรื่องประสิทธิภาพของช่วงล่างและการเกาะถนน แม้ปัจจุบันคู่แข่งจะเริ่มพัฒนาให้ช่วงล่างมีความหนึบมากขึ้น และมาสด้าเองก็เพิ่มความนุ่มนวลเข้าไปเพื่อความสะดักสบาย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับรุ่นต่อรุ่นแล้ว มาสด้าก็ยังหนึบกว่าคู่แข่งนิดๆ อยู่นะ

ถ้าชอบขับเร็วเน้นความหนึบมากกว่าความนุ่ม ช่วงล่างของมาสด้า 3 ไม่ทำให้ผิดหวัง โดยเป็นแบบอิสระพร้อมเหล็กกันโคลงทั้ง 4 ล้อ ด้านหน้าแม็กเฟอร์สันสตริต ด้านหลังมัลติลิงก์ ล้อแม็ก 17 นิ้ว กระจกบยาง 205/50 R17 ขับบนทางยกระดับบางนา ไล่ความเร็วขึ้นไปถึง 180 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้โดยไม่รู้สึกวูบวาบหวาดเสียว ถ้าใช้ความเร็วปกติ 120-130 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะขับได้อย่างสบายไม่เครียด

หลายคนเห็นขนาดล้อแม็ก 17 นิ้ว กับยางซีริส 50 แล้วเกิดความกังวล กลัวว่าขับบนทางขรุขระแล้วจะสะเทือนหรือแข็งกระด้างจนนั่งไม่ติดเบาะ แต่จากการขับผ่านถนนที่เป็นหลุมบ่อตื้นๆ รวมทั้งขับผ่านรางรถไฟ ก็พบว่าไม่มีแรงสั่นสะเทือนอยู่ในระดับปกติ แต่ตรงนี้แนะนำให้ไปทดลองขับและนั่งนานๆ ก่อนจะซื้อ เพราะความสะเทือนเป็นเรื่องของความ

รู้สึก รถคันเดียวกัน คนหนึ่งอาจบอกว่าไม่สะเทือนเท่าไร แต่อีกคนอาจบอกว่าสะเทือนมากจนรับไม่ไหวก็เป็นได้

คันนี้โชคดีมีโอกาสทดลองขับในพีระเซอริทิต จึงทำให้รู้ว่าแม้ช่วงล่างจะทำมาหนึบกว่ารถคู่แข่งอยู่นิดๆ แต่ก็ยังอยู่ในระดับของรถบ้านอยู่ดี พอเทียบได้กับรถยนต์ที่มีราคาแพงกว่าเล็กน้อย ไม่หนึบถึงขั้นรถสปอร์ตพลังแรง ถ้าเป็นการขับเข้าและออกจากโค้งด้วยความเร็วไม่สูงจัดจ้าน ก็ให้ความสนุกและความมั่นใจได้มาก แต่ถ้าใส่กันแรงๆ หนักๆ อากาศรอบขั้วก็เริ่มมาเยือน

ดังนั้นจึงไม่ควรมั่นใจกับช่วงล่างมากเกินไป ขับใช้งานเหมือนคนปกติ เก็บประสิทธิภาพของช่วงล่างไว้ใช้หลบเลี่ยงเหตุฉุกเฉินจะดีกว่า

พวงมาลัยเพาเวอร์ไฟฟ้าไม่เบาหวิวจนไร้ความรู้สึก แต่ถ่ายทอดอารมณ์การขับทั้งบนทางตรงและทางโค้งได้ดีพอสมควร น้ำหนักการหมุนของพวงมาลัยก็กำลังดี โดยเฉพาะเมื่อใช้ความเร็วสูง ส่วนในความเร็วต่ำเช่นการเข้าจอดในที่แคบ อาจรู้สึกว่ถ้าเบาว่านี่อีกชนิดก็น่าจะดี

### ราคา...ปัจจัยสำคัญ

• นำแบลคที่มาสด้า 3 ไมเนอร์เชนจ์ มีราคาถูกกว่ารุ่นเดิม รุ่น 1,600 ซีซีที่มีราคาใกล้เคียงกับคู่แข่งซึ่งอยู่ในระดับ 1,800 ซีซี งานนี้ต้องวัดใจผู้ซื้อว่ารักกันจริงหรือเปล่า?

#### มาสด้า 3 แอซท์แบ็ก 5 ประตู

• SPIRIT SPORT 1.6	ราคา	884,900	บาท
• SPIRIT SPORT 1.6 เบาะหนัง	ราคา	899,900	บาท
• MAXX SPORT 2.0	ราคา	1,044,900	บาท
• MAXX SPORT 2.0 ชั้นรูฟ	ราคา	1,083,900	บาท

#### มาสด้า 3 ซีดาน 4 ประตู

• GROOVE 1.6	ราคา	816,900	บาท
• SPIRIT 1.6	ราคา	861,900	บาท
• MAXX 2.0	ราคา	1,019,900	บาท
• MAXX ชั้นรูฟ	ราคา	1,058,900	บาท

ขอขอบคุณ

บริษัท มาสด้า เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด

เพื่อทดสอบในทางทดสอบ



### MAZDA 3 1.6 • 2.0

• <b>แบบตัวถัง</b>	ซีดาน/แอซท์แบ็ก 5 ประตู
• <b>เครื่องยนต์</b>	เบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว SVT
• <b>ความจุกระบอกสูบ</b>	1,598 • 1,999 ซีซี
• <b>กระบอกสูบ x ช่วงชัก</b>	78x83.6 • 87.5x83.1 (มม.)
• <b>อัตราส่วนการอัด</b>	10.0:1
• <b>กำลังสูงสุด</b>	107/6,000 • 148/6,500 (แรงม้า/รอบต่อนาที)
• <b>แรงบิดสูงสุด</b>	14.9/4,000 • 18.8/4,500 (กก.-ม./รอบต่อนาที)
• <b>ระบบส่งกำลัง</b>	อัตโนมัติ 4 จังหวะ ACTIVEMATIC
• <b>ระบบขับเคลื่อน</b>	ล้อหน้า
• <b>ระบบบังคับเลี้ยว</b>	แร็กแอนคพียดพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า
• <b>ระบบกันสะเทือนหน้า</b>	อิสระแม็กเฟอร์สันสตริต พร้อมเหล็กกันโคลง
• <b>ระบบกันสะเทือนหลัง</b>	อิสระมัลติลิงก์ พร้อมเหล็กกันโคลง
• <b>ระบบเบรคหน้า/หลัง</b>	ดิสก์/ดิสก์ พร้อมเอบีเอส
• <b>ผู้จำหน่าย</b>	บริษัท มาสด้า เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด
• <b>โทรศัพท์</b>	0-2686-4900
• <b>เว็บไซต์</b>	www.mazda.co.th

SPECIFICATIONS