

# АВТОПАРК «А+С»: ГОД 2010-й

## MAZDA CX-7

Выпуск — 2007 г.  
Приобретен в августе 2007 г.  
Пробег при покупке — 25 км,  
на момент написания — 28900 км.  
Цена при покупке — 1,33 млн. руб. (\$53200).

### ИГОРЬ ВЕРХОЗИН



Водительский стаж — 18 лет. Рост — 176 см.  
Первый автомобиль — ВАЗ-21093/1987 (1993-1995).  
Два последних автомобиля — Mitsubishi Diamante/1995 (1998-2004), Honda Accord/2004 (2004-2007).

За весь год автомобиль не потребовал к себе ровно никакого внимания — ТО-2 было пройдено прошлой зимой (еще до открытия нового дилерского центра), так что все траты свелись к регулярным заправкам до полного бака (а это требуется очень часто — каждые 350-400 км пути), мойке, замене шин комплектом (примерно 500 руб.) и оплате транспортного налога. О каких-то поломках (ну разве что один габарит «погас») говорить не приходится. В общем, автомобиль эксплуатируется по-принципу «сел-поехал» и почти никакого внимания к себе не требует.

## ЛУЧШЕ НОВЫХ ДВУХ...

Как это часто бывает, судьба CX-7 повторяла линию жизни владельца. В начале года, в силу ряда обстоятельств, CX-7 решено было продавать. Удивительно, но несмотря на то, что «торг» шел всего неделю, а объявление было размещено только в Интернет, покупателей нашлось немало. Один житель Улан-Удэ был готов взять автомобиль «не глядя» (при условии «не битый и полностью исправный») за 900 тыс. руб. Планы быстро изменились, но в плюсе остался опыт — спрос на машину есть, да и цена на вторичном рынке вполне интересна.

Летом автомобиль пережил самый бурный в своей истории период. И связан он с событиями приятными — ремонт и переезд в новую квартиру. И если изначально CX-7 брался исходя из эстетических соображений, то здесь пришлось оценить его прагматическую сущность. Количество мест в автомобиле уменьшилось до одного — водителя (впрочем, это стандартный режим эксплуатации авто), все прочие сиденья приняли перманентно-разложенный характер, а грузопместимость возросла в разы. Чего только не пришлось перевезти за два месяца: коробки с мебелью, ванну и душевую кабину, кирпич, паркет, диван, стеклянные полки, сейф... Иногда казалось — очередная «закупка» не войдет либо по габаритам, либо автомобиль не выдержит веса упаковки керамогранита или облицовочного кирпича, но каждый раз ставшее вдруг безразмерным чрево авто принимало очередную порцию строительного груза. На память о двух бурных строительных месяцах на внутренней обивке дверей остались небольшие царапины — это все, чем автомобиль выразил свое несогласие с использованием не по «целевому назначению».

После двух «строительных» месяцев автомобиль (как и владельца) было решено премировать поездкой на Байкал. Парадокс, но до этого CX-7 практически не выезжал за пределы Иркутска (если не считать таковыми поездки в Моты, Усть-Орду и Листвянку). И это в корне неправильно — потому как именно скоростные загородные трассы (вне зависимости от профиля — Mazda одинаково уверенно идет по Байкальскому шоссе или Култукскому тракту) стихия этого автомобиля. Как он легко, довольно рыча турбиной, взлетает над дорогой, после даже легкого нажатия на педаль газа! Как весело расправляется с рискованным обгоном! Как цепко, словно конек на льду, прописывает извилистые повороты! В этой 1000-километровой поездке на Восточный берег пришлось оценить и другую, в городских условиях, по сути, «опцию» автомобиля — подключаемый электроникой полный привод. После затяжных августовских дождей глиняный 12-километровый участок Энхалук — Сухая

развезло так, что популярные в этих местах заднеприводные «Жигули» на дороге усиленно вилили хвостом. CX-7 прошел этот путь как вагончик в американских горах — стремительно, на грани сноса, но предсказуемо уверенно.

Зато после поездки на Байкал CX-7 впал в спячку. Новое жилье оказалось в непосредственной близости от места работы и необходимость в ежедневных трансферах «дом-офис-дом» отпала. Теперь из гаража он выезжает только для важных визитов или для шопинга и развлечений. Впервые в жизни скучать ему приходится в холодном, да еще чужом (арендованном) гараже. Парадокс, но несмотря на то, что в задней стене гаража зияет пробоина, как от прямого артиллерийского попадания, а ворота защищают от чего угодно, но только не от мороза, пока ниже минус 16 градусов температура в помещении не опускалась. А в такой мороз CX-7 заводится словно летом — с пол-оборота (впрочем, и дневные стоянки прошлой зимой при минус 35 он также перенес без осложнений). Единственное, что по-прежнему огорчает — это неумеренный «американский» (более всего CX-7 популярен на рынке США, для которого, собственно, и создавался) аппетит «семерки». В морозы и при коротких поездках он опускается до 22 литров на сотню, а рекорд экономичности был во время упомянутой поездки на Байкал — 15,5 л. Не подумайте, что это следствие агрессивной езды владельца — эксперименты с «пензионерским» стилем вождения (правда, исключительно в городе) не позволили добиться ничего лучшего, чем 16 л/100 км.

Смена автомобиля пока в планы не входит. Тем не менее, о следующем авто помечтать иногда приятно. Возможно это будет динамичный полноприводный кроссовер с люксовым оснащением и яркой внешностью. Конечно, таких автомобилей сегодня много, но если поставить ценовую границу «до \$50 тыс.», то конкурентов у CX-7, по сути, и нет. Правда, надо быть готовым, что обратная сторона этого — нескромные траты на топливо и транспортный налог.



Автомобиль в свое время выбирался исходя из эстетических и динамических качеств, однако временами можно почувствовать и его прагматические возможности