



ДУША ДВИЖЕНИЯ



Mazda CX-5 кроссовер не просто новый. В своем классе его заявляют как инновационный — вышедший на рынок только в 2012 году, то есть гораздо позже своих оппонентов, он, по логике вещей, должен как-то особенно оправдывать затянувшиеся ожидания. Разработанный по технологии Skyactiv и в концепции Kodo — «Душа движения», CX-5, по мнению создателей, имеет много преимуществ. В базовое оснащение входят не только шесть подушек, омыватель фар, датчик контроля давления в шинах и комплекс из пяти систем активной безопасности, но также система i-Stop, которая выключает двигатель во время остановок. В других версиях имеется система безопасного торможения в городе, двухзонный климат-контроль, а в качестве опций предусмотрены не только биксеноновые фары с автокорректором, но также системы автоматического управления дальним светом, контроля за полосой движения и мониторинг мертвых зон.

Двигатель один — бензиновый 2,0-литровый Skyactiv-G, который отличается высоким крутящим моментом и экономичностью. С ним доступны 6-ступенчатая МКП или 6-ступенчатая АКП. Привод как передний, так и полный. Всего предлагается три уровня комплектации и четыре вариации оснащения, по це-

нам от 929 до 1304 тысячи рублей без учета опционных пакетов. С 4WD цены от 1210 тысяч рублей. Нам на трибуну CX-5 достался в максимальной версии Sport — с кожаным салоном, электроприводом водительского кресла, камерой заднего вида, Smart Card, 19-дюймовыми дисками.



НОВИЧОК В КЛАССЕ

Маздовцы что, нарочно тянули со своим «компактным» кроссовером? Который оказался и не намного меньше, чем CX-7. Конкуренты, так сказать, уже приелись, а тут нате вам, что-то действительно свеженькое, интригующее новыми терминами и буклетными фразами типа «шасси, как у родстера MX-5. Как не сгорать от любопытства?

Снаружи смотрится молодцом. В салоне элегантно, эргономично, дорого, на задних местах и по багажнику тоже все продумано. А вот на ходу быстрой притирки «сел и поехал» не получилось. CX-5 поначалу раздражает своими повадками: балансируя между «спортом» и экономичностью, автомат на городских скоростях в районе 60 км/час любит «медитировать» на верхних передачах и низких оборотах. А в кик-дауне просыпается слишком резко, с перескоком, бывает, сразу на три ступени, будто психует, что разбудили. Руль, кажется, излишне зажат электромагнитным полем, а система i-Stop вообще требует перестройки мышления — когда двигатель вдруг отключается на светофорах, сначала это вызывает легкую панику.

Но прикатавшись, все открывается по-другому. Подстегивать двигатель можно и без нервов — АКП логичней срабатывает как раз при более осторожном обращении с напольной педалью. Да и само сердце не выглядит сильно обремененным экологическим воспитанием — для своего объема и массы «тела» дышит вполне легко. Тормозами просто удовольствие поиграть — хваткие, информативные. И рулить приятно — когда на скорости CX-5 может и не «как MX-5», но все же впиивается в дорогу, усилия и реакции на руле кажутся оптимальными. А еще здесь приятно удивил комфорт подвески — будучи даже на таких спортивных катках, шасси по-кошачьи мягко отработывает типичные мелкие неровности и на асфальте, и на гравийке. Хотя грубые колдобины все же лучше обезбужать, они проходят жестко. Систему i-Stop можно отключить, а зимой она и сама не будет работать, хотя почему для России вообще не сделать ее опцией? Думаю, без этого CX-5 не потерял бы шарм индивидуальности.

Василий ЛАРИН,
водительский стаж 14 лет,
ездит на Ford Focus 2



Интерьер без изысков, он просто элегантен, эргономичен, качественно выполнен



Центральная консоль с традиционным и удобным расположением органов управления



Поддача приборной информации реализована хорошо, но можно было включить указатель температуры двигателя



Вы остановились на светофоре, АКП в позиции D, а система i-Stop в целях экономии и экологии глушит двигатель. Сняли ногу с педали тормоза, нажали на газ, и через 0,37 секунды двигатель запускается. Услуги i-Stop можно отключить, а при -7 градусах и ниже она сама не будет работать



Этой «шайбой» управляется аудиосистема

БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА

Тренд последних лет — выпуск уменьшенных копий больших кроссоверов (BMW X5-X3; Audi Q7-Q5-Q3) с ярко выраженной наследственностью. Mazda, несмотря на то что как и более старшие версии назвала свою модель CX, в случае с «пятеркой» пошла по другому пути. CX-5 — не «сдувшаяся» «девятка» или «семерка» а, по-сути, самостоятельная модель.

В отличие от рядов немецких производителей, CX-5 и CX-7 не слишком разведены по цене: полноприводная «пятерка» дешевле «семерки» всего на 30 тыс. руб. Да и по размерам они не слишком отличаются (по длине — на 14 см). А вот по позиционированию — кардинально. «Семерка» — автомобиль по настоящему агрессивный и рассчитан на людей, готовых за это платить — расход топлива в городском режиме 18–20 л/100 км, а транспортный налог придется платить с 239 л.с. «Пятерка» — куда степенней и прагматичней. Из тех компакт-кроссоверов, с которыми мне приходилось иметь дело в последнее время, она вообще оптимальна по соотношению цена/дизайн/качество/оснащение.

Эффектна внешне — линии автомобиля в духе времени изящны и стремительны. Технологична, но при этом практична — впервые в классе пришлось столкнуться с системой глушения двигателя при коротких остановках (I-stop) и тем, что автомобиль может самостоятельно тормозить при опасности столкновения (City Safety). Комфортна — подвеска максимально сглаживает иркутские колдобины, шумоизоляция на высоте. Практична и удобна — пространства в салоне ничуть не меньше, чем в CX-7, а при сложенных задних сиденьях войдут грузы длиной до 1,7 м.

В общем, одни плюсы. Но я все-таки при выборе остановился на CX-7 — просто его агрессивный характер больше по душе. А тем, кому по душе технологичность и практичность, совету «пятерку».

Ефим НЕЗВАННЫЙ, водительский стаж 20 лет, ездит на автомобиле Mazda CX-7

ЦЕНА И ОПЦИИ

После теста «пятерки» я понимаю — почему отличные паркетники, к которым без сомнения относится CX-5, стоят дороже Duster'a в два, а то и в три раза...

Пожалуй, первый высокий автомобиль, за рулем которого мне удобно — всегда кажется, что сижу слишком высоко... И эргономика на высоте, придаться решительно не к чему, все всегда под рукой. Впрочем, это нормально вообще для всех японских авто. Форма, материалы руля и мягкий пластик панели вообще привели меня в восторг. Такой, как был в праворульных японках в 90-х — очень мягкий и приятный на ощупь. Но вот либо я слишком зануден для подобных «очень полезных» опций, либо они действительно не такие уж и полезные. Ну не хочу я заводить мотор кнопкой, дайте мне нормальный ключ! А то пока разберешься, как заглушить машину — так, чтобы магнитола осталась включенной.. Не хочу пользоваться системой i-stop, что глушит мотор при остановке — интересно, как она будет работать на МКП. А на АКП только на бумаге мотор пускается за 0,4 с., а на оживленном перекрестке это кажется целой вечностью. Мне проще заплатить за пол-литра сэкономленного топлива, чем тратить нервы на такие старты. Понятно, что ее можно отключить, но ведь она явно стоит денег, и ставится она уже в базе.

Но когда Mazda наконец поехала... Первым сюрпризом стал довольно внушительный крен. Причем машина при повороте руля сразу приседает на наружные колеса, кажется, еще до того, как начинает поворачивать. Впрочем, кроме как психологически это никак не мешает. Охотно слушается руля, и хорошо держит траекторию независимо от покрытия. Собственно, эта независимость и была вторым сюрпризом. Это просто шок. Гламурный паркетник на 19-х (!!!) колесах, и чтобы так непринужденно относился к качеству покрытия... А ведь в более «бедных» комплектациях стоят более «гражданские» 17-е колеса представляю, как на них можно носиться по легкому бездорожью.

Артем АГЕЕНКО, водительский стаж 7 лет, ездит на Honda Civic Type R

ВКУС И ПРИВКУС

Я уважаю автомобили Mazda. Да, они редко хватают звезды с неба, часто уступают в популярности своим более именитым конкурентам, и не всегда рассчитаны на усредненный вкус автомобилистов. Но Mazda для меня всегда остается одним из синонимов добротного и надежного автомобиля со спортивным привкусом.

Внешность... Мне нравится нынешние CX-7, Mazda3 и Mazda6, мне симпатична и Mazda5. Но вот CX-5, честно говоря, уже не в моем вкусе: я так и не смог найти в ней той элегантности и стремительности, что отличала все последние модели этой компании. Но базовая ценность — качество и добротность — здесь по-прежнему на высоте. И хотя в салоне CX-5 мне не хватает уюта моей Шкоды, сидеть за рулем было вполне удобно. А к качеству отделки так и вовсе лично у меня не возникло никаких претензий. Вкусно!

А вот к коробке пришлось привыкать: она не такая, как на прежних японских машинах. Она почти не думает, когда топнешь по педали газа. Она не спешит подтыкать повышенную после начала обгона. И она так же не спешит уходить «вниз» при спокойном ускорении внатяг. Непривычно, но неожиданно надежно при активном вождении: машина не затупит во время обгона, но и не станет нервно дергать передачи при легком ускорении. Плюс — честный ручной режим, без самостоятельных переходов «вверх» — тоже встречается нечасто. Вкус драйва в CX-5, как в хорошем вине, проявляется постепенно. И вдруг оказывается, что на самом деле это на других машинах «автоматы» работают неправильно. А в Mazda коробка помогает не особо мощному мотору выдавать весь свой потенциал без излишнего азарта, но с хорошей уверенностью: отличный тандем с двигателем получился. Огорчает разве что немного валкая подвеска, настроенная не столько на драйв, сколько на комфорт передвижения. Но несмотря на этот немного расхолаживающий привкус, я остался доволен вкусом езды на этом автомобиле, и готов рекомендовать его тем, кто ценит настоящее японское качество, и любит в меру активное, но при этом комфортное передвижение...

Алексей СТЕПАНОВ, водительский стаж 15 лет, ездит на автомобилях Skoda Roomster и Toyota Corona Premio



Кресла сprofilированы по-спортивному, но не «тесные», водительское имеет достаточный диапазон регулировок



Спинки дивана не регулируются по наклону, но посадка сзади в целом удобная и с хорошим запасом пространства



Трансформация задних сидений предельно функциональна: без всяких лишних манипуляций спинки просто кладутся на подушки, которые при этом немного съезжают вперед — так образуется абсолютно ровный с багажником пол



Даже с учетом высокого пола, под которым так называемая малоразмерная запаска (она шире, чем «докатка»), багажник достаточно вместительный даже без разложенных спинок



Зеркала «приближают» немного больше обычного, но за счет сферических краев дают хороший задний обзор. Их крепление на ножках также помогает боковому обзору, который имеет ограничения из-за широких стоек



АХ, КАКОЕ БЛАЖЕНСТВО

Наверное, все помнят чудный фильм «Мэри Поппинс» с не менее чудной песенкой главной героини «Ах, какое блаженство, ах какое блаженство, знать, что я совершенство, знать, что я идеал». Так вот, будьте уверены — для Mazda CX-5 это не просто песня, это — гимн!

Никогда бы не подумала, что меня можно пронять просто красивой внешностью, но в эти восхитительные черты кузова влюбилась сразу, едва увидев в печатной рекламе. Нетерпению, с которым ждала личного знакомства, воздалась сполна остальными составляющими прекрасного детища Mazda. Оказываясь внутри, понимаешь всю полноту слова «гармония» — она здесь повсюду, начиная с профиля сидений, проходит плавными линиями центрального туннеля с классической компоновкой кнопок и перетекает в козырёк над колесами с легко читаемыми показателями приборов. Вроде всё как у всех, никаких чрезмерных изысков или бредовых находок, но покидать салон определённо не хочется. Взгляд сосредотачивается на чём-то непривычном, рука вопреки убеждениям хозяйки об абсурдности ощупывания салона тянется к приборной панели и замирает... Что это? Мягкая упругая отделка салона? А я точно нахожусь за рулём компактного кроссовера японского производства 21 века? Века позабытой тактильной эстетики, где различают салоны автомобилей лишь по цвету пластика, псевдо-карбону, псевдо-дереву и псевдо-алюминию. До чего красиво и дорого!

Но хватит любоваться, всё же акцент производителя делается на выдающихся технических характеристиках. И в самом деле, дух активной жизни витает здесь повсюду и становится практически осязаемым с ростом оборотов свыше 2500. Тогда каждая деталь обретает свой смысл — удобная баранка, читаемость тахометра, значительная боковая поддержка сидений. Не агрессивного, но весьма хищного облика Mazda бросается вперёд как распрямившийся в прыжке зверь, игнорируя превратности дорожного полотна.

Бросая прощальный взгляд на наш тестовый, изумительно-го цвета экземпляр, прокручиваю в голове поездку в попытках найти недостатки. И знаете, ведь нахожу! Целый один — она не моя.

Юлия БАБАК, водительский стаж 8 лет,
ездит на автомобилях Toyota Corolla и Subaru Impreza WRX

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MAZDA CX-5 AT 4WD

КУЗОВ	
Тип	Универсал
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с непосредственным впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1998
Степень сжатия	14,0:1
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	150/6000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	208/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Полный автоматический
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая с ручным режимом
ТОРМОЗА	
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/дисковые
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Многорычажная
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	225/55 R19
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4555/1840/1670
База, мм	2700
Клиренс, мм	210
Снаряженная масса, кг	н/д
Полная масса, кг	2045
Объем топливного бака, л	58
Объем багажника, л	463
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	187
Разгон до 100 км/ч, сек.	9,8
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	8,2
Загородный режим	5,9
Смешанный режим	6,7

