

Игорь Толмачёв, «Автоклуб-Казань»

Привет. Всех поздравляю с наступлением настоящей весны. Не знаю почему, но весна всегда ассоциируется с более длительными поездками на природу, по сравнению с зимой. Но весна у нас всегда прячет непредсказуемые сюрпризы под поверхность, по которой ты перемещаешься на своем автомобиле. И поэтому тебе нужно для этих поездок что-то высокое, что-то проходимое. И вот Япония, зная приоритеты россиян, выпускает на рынок свой кроссовер под названием Mazda CX-5. И это действительно кроссовер, потому что он меньше своего предшественника CX-7, и в то же время он его превосходит по некоторым позициям. Например, шумоизоляция салона, которой почти не было в CX-7, вполне достойная в CX-5. Конечно, слово «достойная» в этом случае употребляется непосредственно в сравнении со всеми моделями автомобильного ряда Mazda.



Здесь «шумка» не скрывает рев мотора, раскрученный чуть выше 4-4,5 тыс. оборотов. Это конечно можно объяснить следующей догадкой. Скорее всего автомобиль рассчитан на молодого покупателя, которому нравится звук мотора, когда он резкокого-то обгоняет на маленькой дистанции, или же надо срочно перестроиться из ряда в ряд. По моему мнению, я здесь не ошибся, потому что когда вы резко давите на педаль газа, то автомобиль повышает скорость всего на несколько километров в час, а потом все «затухает», а когда вы не спеша повышаете скорость, путем равномерного нажатия на газ, то CX-5 ведет себя намного лучше. Очень понравился эскиз всех

дверей, которые «обволакивают» собой пороги автомобиля. И поэтому, когда едешь по грязной дороге, вся грязь остается на дверях, что означает сохранность чистоты ваших брюк. Но, как говорится, где плюс, там и минус. Все эти двери не блокируются автоматически ни при какой скорости. И даже отдельной кнопки блокирования не предусмотрено. Зато понравилась система i-stop (ай-стоп). При включенной этой системе, когда подъезжаешь к светофору до полной остановки, примерно через 2 секунды двигатель глушится. При этом отключается полностью климат-контроль. Все остальное продолжает работать: дворники, магнитола, свет приборов на панели.

Правда, я ее не использовал, потому что ее можно отключить, просто нажав определенную кнопку слева у руля. Но, в качестве пассажира, я оценил эту систему. Расскажу на примере: эта функция работает только до определенной температуры и энергоемкости аккумулятора. Например, на улице минус 2, и вы стоите в пробке. Что будет со стеклами, когда у вас отключена печка? Правильно, все окна в машине просто запотеют. В этом случае данная функция отключается автоматически. А также, если вы очень долго стоите в пробке на одном месте, и у вас работают магнитола и дворники, то даже в этом случае эта система отключится, при этом вновь заведет автомобиль.



Дальше быстренько пробежимся по салону автомобиля. Очень понравилась система складывания задних кресел из багажного отсека. В багажнике, по обе стороны, расположились небольшие ручки. Причем на левой стороне находятся две ручки, расположенные одна в другой (одна чуть больше другой), а на правой только одна. Оказывается, та ручка, которая меньше всех, отвечает за складывание середины (подлокотника) заднего сиденья, а другие — за складывание полноценного сиденья для

одного человека. Это очень удобно для перевозки каких-нибудь длинных и узких вещей. Но, как я упомянул раньше, где плюс, там и минус. Заднее сиденье фиксируется только в одном положении, и это положение «почти вертикально сидя», потому что, если сползти чуть-чуть вниз, чтобы хотя бы немного откинуть спину и голову назад, то появляется дискомфорт: подушка сиденья уж слишком коротковата. Зато, как всегда, водительское кресло на высоте. Оно регулируется электрически в нескольких плоскостях, причем вся эта регулировка происходит в очень быстром режиме. Скажу опять, что автомобиль данной ценовой категории должен создаваться для всех членов семьи, а не только для эгоиста водителя. С другой стороны, автомобиль рассчитан на молодой сектор, а молодежь сейчас более активная, и она не будет подолгу сидеть в этом автомобиле, потому что ей нужен драйв.

Вадим Садыков, «Автоклуб-Казань»

Мне нравится линейка CX у Мазды. Не скажу, что это самые лучшие машины среди одноклассников, но и у CX-7, и CX-9 есть свои яркие черты. Например, CX-7 порадует быстрым разгоном, а CX-9 (с двигателем 3.2) — весьма экономичен (с шикарным запасом по тяге), к тому же обладает хорошей шумоизоляцией и качественной отделкой салона. И вот новинка размером поменьше, CX-5 с двигателем 2.0 и комплектациями как с полным, так и с передним приводом. Насторожило сразу же, что двигатель предлагается только один. Правда, по техническим характеристикам он современный, хороший. Вообще двигатель 2.0 вплоть до последних лет считался «золотой серединой»: он был и экономичным, и достаточно резвым. В 90-е мне нравились двигатели 8-клапанные 2.0, пусть мощность их была вроде небольшой (110-120 л.с., но зато при 5000 об/мин, а не при 6000, как сейчас). А вот тяга прямо с низких оборотов на таких движках была шикарной (пик момента на 2600 об/мин!!!).

