

Новую CX-5 «Mazda» готовила основательно. Но у японцев на это были свои причины. И в первую очередь финансовые. А еще после «развода» с «Ford» компания осталась без технологической подпитки. Впрочем, это не помешало им придумать Skyactiv. Но одно дело — просто придумать, и совсем другое — реализовать.



По большому счету Skyactiv — продукт компромиссный. С одной стороны, он не потребовал космических вливаний, но с другой — срок его жизни сильно ограничен. Руководство «Mazda» не скрывает, что спустя несколько лет они будут вынуждены и электрическую линейку развивать, и запускать гибридную, то есть делать то, чем остальные уже занимаются. Однако, по их мнению, путь, избранный брендом, более рационален.

Тот же гибрид, к примеру, априори не может обойтись без ДВС, поэтому вопрос его принципиальной модернизации вскоре встанет очень остро. Причем вместе с ним придется оптимизировать и остальное: коробки, кузова. То есть заниматься всем тем, что «Mazda» уже сделала. И когда конкуренты всерьез озаботятся данным вопросом, маздовским инженерам останется лишь соединить «скайактивные» технологии с электродвигателями, что будет и дешевле, и проще.

Причем «дешевле» в данном случае — ключевой аспект, поскольку сама по себе «Mazda» компания, мягко говоря, небогатая. На рынке есть игроки и помельче, но до тойотовских размеров тут крайне далеко. А это значит, что японцам приходится и над доходностью работать, и снижать издержки. И тут опять сработал Skyactiv. И пусть проект не стал по-настоящему революционным, но он позволил бренду на несколько лет отсрочить тот момент, когда серьезные инвестиции окажутся единственно возможным путем развития.

Впрочем, все это теория, на практике Skyactiv уже полгода как реален. Реальна и Mazda CX-5. Забегая вперед, отмечу, что сама по себе машина получилась очень неплохой. Конечно, что-то ей может не нравиться, тем не менее по совокупности качеств этот автомобиль сильнее любого из здравствующих «родственников». И как минимум не хуже подавляющего большинства конкурентов. С другой стороны, иначе и быть не могло, так как «Mazda» пришла в этот сегмент одной из последних, а значит, ее продукт просто обязан хоть чем-то выделяться. Он и выделяется. Габаритами. Хотя логичнее было бы предположить, что этим самым «икс-фактором» окажется дизайн. Ночто-тотам, в Хиросиме, не срослось...

Про стиль во время презентации японцы, как водится, говорили очень много. И про Kodo (энергия движения), и про единение всадника и лошади... Все красиво, но визуального подтверждения теория в очередной раз не получила, все осталось в одноименном концепте. Тут же лишь несколько характерных стилистических оборотов да оптика. В итоге на картинках CX-5 выглядит гораздо лучше, чем есть на самом деле.

Впрочем, это не значит, что она выглядит недостаточно хорошо. Вполне прилично. Однако учитывая, как шикарно смотрятся все последниешоу-кары «Mazda», японцы явно могли предложить что-то более привлекательное, чем просто качественно прорисованный современный автомобиль. То же и в салоне. «Mazda» впервые за долгое время разорилась на хорошие пластики. Они все еще жесткие, но их фактура куда приятнее, чем в «шестерке» и уж тем более в MX-5. Вот дизайн отнюдь не выдающийся. Все вроде бы нормально, местами даже солидно, но без полета — очень традиционно и сдержанно.

Зато вместимость приличная. Не поймите превратно: CX-5 не готова предложить даже половину того объема, который доступен покупателям Chevrolet Tahoe или Ford Explorer, однако в сравнении с той же CX-7 места тут как минимум столько же.

