

**Его предъявили миру без особой помпы: на втором этаже далеко не центрального павильона во Франкфурте. Я провел месяц за рулем Mazda CX-5 и понял, что она и не требует фанфар. Её появление – важный факт, но никак не прорыв. Даже несмотря на те преимущества, которые обеспечили успех кроссоверу Mazda еще до начала продаж.**



Просто Mazda нужно было выпустить кроссовер. Они его и выпустили. Не стали при этом первопроходцами, не открыли новый класс, не использовали революционных решений. Имеющиеся в их распоряжении технологии и средства позволяли сделать не очень большой и не очень маленький, приподнятый над землей, а значит имеющий больше шансов на плохих дорогах автомобиль, отталкивающийся от земли всеми четырьмя колесами.

Начальные данные уместаются в один абзац. CX-5 бывает передне- и полноприводной. У автомобиля есть механическая КПП или «автомат», только один мотор (новой технологии, очень экономичный, несмотря на 150 лошадиных сил) и только три комплектации, жестко привязанные к типу привода и коробке. Чем такой автомобиль планирует отвоевать покупателей у «рав-четвертых» и «тигуанов»?

Возможно, внешностью. Сами маздовцы говорят о новом слове в дизайне, отмечая угловатость линий CX-5 в передней части и «плавность гепарда» в профиль. С чем не поспоришь, так это с тем, что на первых порах «це-икс пятая» заставляет поворачивать голову вслед – ведь она свежее конкурентов. И если вы устали от рубленых форм X-Trail или классического облика Forester, ваш выбор понятен. Но, думаю, года через полтора (или даже раньше) этот аргумент сойдет на нет.

Салон?.. Ничего бросающегося в глаза лично я в Mazda CX-5 не заметил. Симпатично? Да. Аккуратно? Не придерешься! Изящно? Во всяком случае, изящнее чем у CX-предшественников, которые последние 10 лет выглядели вариациями первой Mazda6 – с большими или меньшими изменениями.



Я бы даже сказал, что Mazda CX-5 сделана вкусно: тщательно, со знанием дела и понимаем нужд водителя. Но захватывающе? Невероятно? Восхитительно? Нет, нет и нет...

Дизайнерам этого (да и любого другого) кроссовера придумать что-то оригинальное труднее, чем работающим над микролитражкой или суперкаром. В этом классе стандарты сформированы, закреплены и все, что можно ждать от кроссовера, уже есть... у конкурентов. Вот руль с кнопками. Вот центральная консоль – тоже с кнопками.

Появился сенсорный дисплей – ура! – но у кого его теперь нет.

А еще удобная шайба на центральной консоли: магнитолой и навигацией можно управлять с нее, разъем под планшет или коммуникатор. Но все это эдакий «джентльменский набор», пропуск в клуб – но не на должность председателя.

... Миновал столичные пробки, в которых Mazda CX-5 показала себя с лучшей стороны – на небольших скоростях едет тихо, руль отменный и по охвату и по чувствительности, тормоза чуткие, обзорность хорошая — выезжаем на трассу. Вот он — свободный участок дороги!

Разгоняться Mazda CX-5 долго не желала. Удивительно тугая педаль газа нехотя двигалась вниз, отвоевывая по сантиметру. В какой-то момент подумалось, что под ногой застрял кусок резины, скорость росла жутко медленно... Наконец, я топнул «в пол»... Mazda зашумела... И только потом погнала.



Мазда CX5 – автомобиль очень «осторожный». Чтобы заметно ускориться, нужно выжимать педаль газа до упора, иначе стрелка спидометра будет двигаться с черепашьей скоростью. Поэтому обгоны удаются труднее, чем хотелось бы. А если и

удаются, то не доставляют удовольствия. Потому что у тебя возникает чувство, что ты насилуешь машину – так она ревет. Ей совсем не хочется быстро набирать скорость, неважно с нуля ты стартуешь или со ста. Даже удивительно, что несколько месяцев назад машина показалась нам относительно бодрой...

Нет, никто не просит рекордных секунд, хотя время разгона до «сотни» у мазды и не самое плохое: 9.8 сек. Но вот необходимость выжимать из машины все, чтобы она быстро набирала скорость, расстраивает.

Заботы об экологии и экономии задушили в CX-5 активный драйв. Зато теперь двигатель стал экономичнее предшественника на 15%, появилась система start/stop, самостоятельно глушащая двигатель, когда машина встала перед светофором или в пробке. К тому же «автомат» работает плавно, пусть и вовсе не имеет спортивного режима.

Результат – за 12 часов езды между Москвой и Питером в диких заторах, когда мы и трех минут не могли ехать с одной скоростью – то тащились, то гнали – расход топлива составил чуть больше 8 литров. Разве не круто?!



А то! И ведь еще все дорожные и внедорожные испытания Mazda выдержала с честью.

Всюду пролезла, все преодолела, если где и буксовала, то все равно выползала – а мы гоняли ее по песчаным холмам и мокрому грунту. Подвеска у нее по-маздовски жесткая; многим это может не понравиться, хотя в некоторых случаях даже хорошо – на средних скоростях на разбитой дороге не будет дискомфорта. 21 сантиметр дорожного просвета – еще один аргумент «за»... Еще бы и эмоций побольше...

... Так что это Mazda – классический кроссовер. Автомобиль, который может проехать по очень трудной дороге, но не проедет. Потому что его владелец, скорее всего, никогда не повернет руль в сторону заведомого труднопроходимого буерака.

Поэтому скажу так. Выбор CX-5 в качестве собственного кроссовера – абсолютно логичный шаг. В первую очередь для тех, для кого Mazda не просто пять букв в числе прочих. Для лояльных и таких немало: за последние годы Mazda исправно зарабатывала авторитет. Вот именно тем, кто хочет и кроссовер, и мазду предложили новый автомобиль. Автомобиль, не хуже и не лучше других.

Так что коммерческий успех Mazda CX-5 обеспечен. Он уже приходит. Не верите – посмотрите по сторонам. «Це-икс пятые» уже на наших улицах. А когда во Владивостоке начнется производство кроссовера и – надеюсь – цены снизятся, многие пересядут на Mazda. Но вот возрастет ли благодаря этой машине число верных поклонников марки? Не уверен.



## **Цены и комплектации Mazda CX-5**

Как это свойственно для японских производителей, «це-икс пятаю» нельзя собрать «под себя» — приходится ориентироваться на сформированные комплектации. Самая дешевая версия нового кроссовера имеет передний привод и 6-ступенчатую механическую КПП (как отмечалось выше, пока Mazda продается только с 2.0-литровым, 150-сильным мотором). Минимальная комплектация Direct проста – кондиционер, стальные 17-е диски, радио с 4 динамиками... На конец августа 2012 года такой автомобиль стоит 949 000 рублей, а в качестве опции фигурирует лишь краска «металлик» — 14 900 рублей.

Дальше все куда серьезнее. Автомобиль в версии Touring (двухзонный климат-контроль, «автомат», отделка кожей, электропакет, цветной дисплей, датчики света и дождя, противотуманные фары, система Hands Free, 6 колонок, управление аудиосистемой на руле) – 1 155 000 рублей, а за 1 245 000 рублей можно приобрести такую же полноприводную версию. Плюс опции: например, биксеноновые фары за 33 000 рублей...

Наконец, топовая версия Sport, которая и была у нас на тесте – это электропривод водительского сиденья, датчики парковки, камера заднего вида, 19-е диски и... 1 344 000 рублей. Опций здесь уже много, в том числе люк и навигационная система.

По моим ощущениям комплектация самой скромной CX-5 недостаточна, а версия Sport может показаться избыточной. Touring – золотая середина?



~~Мазда CX-5: потому что ждали. Цена от 1 600 000 руб.~~