

Корреспондент портала Kolesa.Ru испытал новый кроссовер Мазда, как следует рассмотрев проявления новой концепции Kodo, радуясь драйву и обижаясь на тесноту, и щурясь от бликов весеннего солнца.



Интерес к российскому рынку у японских производителей кроссоверов растет давно и, надо сказать, небезосновательно: и Nissan, и Mitsubishi, и Toyota уже который год прочно держатся в лидерах продаж. Не отстают от них и Honda с Suzuki. А Mazda? Конечно, у нее есть CX-7, который тоже может похвастать популярностью. Однако одной «Семерки» для марки недостаточно. На такой волне спроса на среднеразмерные полноприводники не иметь в своем модельном ряду подобного автомобиля, (а у компании из Хиросимы последние годы эта ниша пустовала), было бы непростительной оплошностью. Оттого и неудивительно, что маркетологи Мазды как могли, торопились с премьерой, и российскому покупателю новинка оказалась доступна даже раньше, чем европейскому!

Японцы признаются, что кроссовер этот очень важен для компании, и важен не только как очередная модель, но еще и как некий образец, как первый представитель новой дизайнерской философии Kodo, с по-восточному многозначительным переводом – «душа движения», которая пришла на смену прежнему «потoku» Nagare. Сущность нового стилистического направления отразил представленный еще два года назад

смелый и динамичный, со смещенным к задней оси салоном, концепт Shinari.

Салон новой Mazda CX-5 с привычного места никуда сдвигать не стали, зато в других внешних деталях, как, к примеру, в случае с огромной многогранной радиаторной решеткой, отлично читаются черты концепт-кара. При первом взгляде на «живой» CX-5 в глаза бросается его не по-кроссоверному пропорциональный и приталенный силуэт с длинным капотом и полноценным, почти легковым, передним свесом. Да-да, знаю: на бездорожье это будет только минусом, в чем мы сами чуть позже и убедились. Зато как выглядит!

Интерьер Mazda CX-5 строгий и в то же время щедрый. Щиток приборов с тремя неизменными кругляшками шкал, правый из которых стал экраном борткомпьютера, получил спокойную белую подсветку. Передняя панель, которая своими ровными линиями и полированной вставкой очень напоминает интерьер моделей BMW, оделась мягким пластиком, а на смену фирменному красному экранчику пришел полноценный цветной сенсорный дисплей. Кстати, к нему в дороге тянуться вовсе не обязательно – с управлением мультимедийной системой легко справляется и шайба-дублер, приютившаяся на тоннеле между сиденьями. Приятная мелочь: у нее в соседях значится привычный «ручник», все ж он тут уместнее стояночной педали на CX-7. Но использовать его для резких разворотов не получится – система стабилизации у кроссовера неотключаемая. Хотя, может, оно и к лучшему...



Устроиться за ухватистым кожаным рулем Мазды не проблема. И колонка, и само кресло с цепкой обивкой регулируются в достаточных диапазонах и могут вызвать нарекания лишь у рослых водителей. А последним уже выскажут свое недовольство пассажиры заднего ряда. Им, беднягам, и без того там неуютно: и с простором средненько, и ниши в дверях, на которые обычно легко ложится рука, почему-то получили неудачную ломаную форму. Выход один – опираться в дальнем пути на центральный подлокотник, что само собой подразумевает еще и отсутствие среднего пассажира. Но втроем здесь будет тесновато.

Зато по части трансформации салона кроссовер Мазда CX-5 на высоте: разделенная на три части спинка заднего сиденья складывается легким движением руки, (причем это можно сделать и из багажника), и образует ровный пол. Кстати, под этим самым полом прячется запаска чуть меньшей, чем у стандартных колес, ширины.

Но автомобили Мазда выбирают не за просторные салоны и вместительные багажники-трансформеры. Для поклонников марки, коих в России немало, гораздо важнее честные драйверские ощущения, щедро предоставляемые этими автомобилями. Новая Mazda CX-5, будучи самым неспортивным в российской линейке Мазда, все равно исключением не стала. На помощь пришли инженеры, разработав технологию Skyactiv; это, в общем-то, все то, что мы не видим, но чувствуем в движении. Например, новый двухлитровый 150-сильный бензиновый мотор (с собственным именем Skyactiv-G) по уверениям японских инженеров стал на 15% экономичнее предшественника аналогичного объема. В последнем есть немалая заслуга системы start/stop, про которую я напрочь забыл и даже успел испугаться, когда перед первым светофором двигатель тестовой Мазды тихо и мирно заглох. Кстати, мотор замолчит, только когда педаль тормоза выжата до упора. Сам же атмосферный двигатель довольно резвый, и на малейшее нажатие напольной педали газа он отзывается моментально, позволяя без труда вливаться в быстрый транспортный поток. Помогает ему в этом еще и новый расторопный «автомат» Skyactiv-Drive, который ровно, без рывков, перебирает все шесть передач и в обычных условиях движения своей работой вполне устраивает. Спортивного режима у «коробки» нет, так что всем решившим «поактивничать» или попросту несогласным с действиями механизма водителям придется выбирать передачи вручную. Есть у Мазды и «механика», тоже новая и тоже с шестью ступенями – а мотор пока только один. Хотя, в компании поговаривают и о возможном прибытии на наш рынок 2,2-литрового дизельного двигателя мощностью 150 либо 175 л.с.

