

ЗАВОДНАЯ ШТУЧКА

НОВУЮ MAZDA CX-5 НЕ С ПЕРВОГО ВЗГЛЯДА ОТЛИЧИШЬ ОТ ПРЕДЫДУЩЕЙ, ОДНАКО ЯПОНЦЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТО НЕ РЕСТАЙЛИНГ, А ПОЛНОЦЕННОЕ ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ. ВПРОЧЕМ, КАКАЯ РАЗНИЦА – ГОРАЗДО ВАЖНЕЕ ТО, ЧТО КРОССОВЕР НЕ РАСТЕРЯЛ ФАМИЛЬНЫХ ЧЕРТ, КОТОРЫМИ ТАК ДОРОЖАТ ПОКЛОННИКИ МАРКИ.

ТЕКСТ: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН ФОТО: АВТОР И MAZDA

Маршрут из Тбилиси в Боржоми идеален для тест-драйва – хороший кусок свежего многополосного шоссе переходит в узкий, местами не слишком ровный серпантин с гравийными участками – характер автомобиля раскрывается полностью.

Mazda CX-5 я узнал отлично, правда окончательно «понял» ее только через неделю, когда пришлось намотать на колеса старенькой «матрешки», Mazda 3 первого поколения с 1.6-литровым бензиновым мотором и четырехступенчатым «автоматом», полторы тысячи километров за сутки. Несмотря на огромную для автомобилей разницу в возрасте, пробеге и классе, я с каждым нажатием на газ находил знакомые черты и удивлялся тому, что в новой CX-5 все еще читается характерный «генетический код».

НЕ СПОРТ, НО ДРАЙВ

Большинство производителей кроссоверов стремятся сделать каждое следующее поколение комфортнее предыдущего. Не минула эта понятная тенденция и CX-5, но у Mazda поле для маневра изначально шире, ведь когда некоторые уже «подтягивают» подвеску, потому что докатились до состояния водяного матраса, «Мазда» только начинает расслабляться, чтобы привлечь тех покупателей, которые раньше обходили CX-5 стороной из-за слишком «спортивных» настроек. И не только из-за них: проблемы с шумоизоляцией, которые я так отчетливо слышал в колесных арках той, первой «матрешки», тоже были одной из «маздовских» традиций.

Даже после рестайлинга первое поколение CX-5 оставалось более громким, чем принято в этом

конкурентном сегменте, но теперь наконец-то все хорошо. Появились многочисленные дополнительные уплотнения на дверях, поводки стеклоочистителей утоплены ниже уровня капота, толще лобовое стекло. На передних амортизационных стойках установлены противовесы, понижена собственная частота вибраций стоек, противовес появился в заднем подрамнике – все для того, чтобы снизить вибронегрузку. Сделали свое дело несколько десятков килограммов «шумки», тщательно распределенной по всему кузову и по колесным аркам в частности – при интенсивном разгоне можно разговаривать с сидящим сзади собеседником.

Шершавое бетонное шоссе не гудит у меня в ушах, только частый

перестук швов дорожного покрытия негромко оповещает о том, из чего сделана грузинская автострада. Вжимаю в пол педаль газа – быстро отзывается шестиступенчатый «автомат», бензиновый мотор мощностью 150 л.с., даром что «двухлитровка», которой по всем понятиям положено «не тянуть», неплохо разгоняет кроссовер (за 10.6 секунды до 100 км/ч по официальным данным).

Местные, несмотря на абсолютно неподкупную дорожную полицию, носятся гораздо быстрее, а обгон часто воспринимают как призыв к состязаниям. Ну что ж, пойдем на поводу – «погоняемся». Двухлитровый мотор сохраняет бодрость духа где-то до 130 км/ч, потом запас под педалью газа исся-



Габариты кузова почти не изменились, но фары уже, а светодиоды «по кругу» в стандарте, стойки смещены назад, капот длиннее, решетка радиатора больше, вместо переключателей в ней красивая ячейка



Материалы отделки богаче, торпеда ниже, дисплей переехал наверх, как у «немцев»

Удобный блок климат-контроля почти не изменился, а руль обзавелся подогревом



В верхних комплектациях дверь багажника теперь с электроприводом

уровень агрессии высоковат для «обычного пользователя». Скоростная магистраль резко переходит в однополосный серпантин, да еще начинается ремонт дороги – по голой гравийной подушке, уже превратившейся в частую гребенку, все еле тащатся. Автопарк в Грузии интересный, но довольно пожилой – подвеску надо беречь, а у Mazda CX-5 второго поколения ее сделали комфортнее. Пружины мягче, нижние рычаги передней

то. А если прибавить? Совсем другое дело – мелкая дрожь пропадает, более крупные неровности обрабатываются без ударов, 30–50 км/ч по такому покрытию не выводят экипаж из зоны комфорта – вполне достаточная, учитывая дорожный акцент «Мазды», энергоемкость.

НЕУЛОВИМЫЙ ВЕКТОР

Обратный путь я проделал за рулем 2.5-литровой машины мощностью 194 л.с. Топовый движок бодрее, но после активной, вернее такой же «скайактивной» «двухлитровки» он не кажется откровением, просто «едет», опережая младший мотор всего на 1.6 секунды в разгоне до 100 км/ч. Поэтому мы занимались в основном поисками загадочного эффекта G-Vectoring Control – новой системы, которая в Mazda CX-5 теперь есть в любой версии.

GVC – это «надстройка» системы динамической стабилизации, призванная сделать «раллиста» даже из новичка за рулем. Распознавая с помощью датчиков положения руля и крена кузова потенциально опасные ситуации, например снос передка в повороте, G-Vectoring Control уменьшает тягу мотора, «пропуская» зажигание. Таким образом, передняя ось загружается сильнее, а значит, сцепление колес с поверхностью становится лучше.

Как следствие, машина охотнее вписывается в заданную траекторию поворота. Система действительно как бы копирует действия опытного драйвера, который замедляется перед входом, а не начинает панически бить по тормозам, обнаружив, что в повороте что-то пошло не так. Причем GVC делает свою работу незаметно, не нервирова водителя.

Ну, а если то, что не должно быть заметно, сделано хорошо, то и заметить это чрезвычайно сложно. Особенно на грузинском серпантине, где, в отличие от трека, за каждым слепым поворотом может поджидать не удержавшийся в полосе старый «мерин» или «бэха». Mazda CX-5 в своей полосе держалась

отлично, хотя я и пытался заставить себя не тормозить и выворачивал руль на больший, чем нужно, угол. G-Vectoring себя не выдал, а вот некую пустоту в нулевом положении и общую легкость руля, плюс немного увеличившиеся поперечные крены заметить удалось. Но драйв при этом никуда не исчез, курсовая устойчивость отличная, просто во втором поколении CX-5 отказалась от «лишней» для многих потребителей части возвратного усилия на баранке.

НЕМНОГО БЕЗДОРОЖЬЯ

В Грузии с оффроудом проблем нет, главное, выбрать участок по силам. Съехав на грунтовку, мы прежде



всего занялись диагональным вывешиванием и обнаружили под мотором обычный пластиковый пыльник. Позже на ровном асфальте замерили под ним дорожный просвет – около 210 мм, а значит, максимальный клиренс в 193 мм под нагрузкой, указанный производителем, – чистая правда. Однако при встрече с камнем несколько лишних миллиметров в отсутствие хорошей металлической защиты мало что изменят.

По низу CX-5 пущен узкий поясек некрашеного пластика, но передний свес длинный, и на жарком грузинском солнце пластик бампера стал настолько гибким, что чуть не вывернулся наизнанку, когда коллега стал откреплять от него видеокамеру на присоске.

Шины Тоуо Proxes R46a на красивых 19-дюймовых дисках ока-

кает, но не до такой степени, чтобы поспешить вернуться в правый ряд, скорость в 140–150 км/ч вполне комфортна, если не надо делать резких опережений.

Ну а в пределах первой сотни двухлитровый CX-5 чувствует себя прекрасно. В городе, даже в довольно хаотичном трафике Тбилиси, я всегда успеваю занять нужную «дырку» в потоке. Отпускаю газ, обороты не стремятся мгновенно «рухнуть» к холостому ходу. Разве мы в «спортивном» режиме? Качаю клавишу переключения – нет, это простой «драйв». Ну-ка, проверим «спорт». Стрелка тахометра взлетает к пяти тысячам, АКПП резко снижает передачу – ого, похоже, такой режим не каждому понадобится: «драйв» в CX-5 – как «спорт» у многих конкурентов, а в «спорте»



Селектор КПП расположен выше, система управления мультимедийкой прежняя

подвески крепятся к подрамнику не через сайлент-блоки, а через гидропоры, зато рулевая рейка прикручена к нему жестко, чтобы улучшить отклик руля. Помогло? На десяти километрах в час в руль не отдает, под зад не пинает, но все же по гребенке машина идет жесткова-



Ход подвески средний, клиренс – честные 193 мм под нагрузкой, но на дорожной резине противобуксовочная система не всегда справляется с «диагоналкой»

зались настолько «лысыми», что, пытаясь залезть на косогор с одним вывешенным колесом, мы чуть не подпалили трением выстриженную овцами зеленую травку.

Имитация межколесных блокировок – далеко не самая сильная сторона CX-5, тяга по осям перераспределяется не всегда своевременно, так что заехать на бугор по выбранной траектории без риска наткнуться бампером на один из многочисленных камней я не смог, но выбрав другой «угол атаки», без проблем оказался на вершине.

CX-5 потянет разве что дачное бездорожье, однако «маздовцев» это не беспокоит: поклонники их



Спинка заднего дивана получила регулировку на два положения, в подлокотнике кнопки опционального обогрева задних сидений и USB-розетки

Более «пухлые» кресла с хорошей боковой поддержкой, за рулем очень комфортно

продукции оффроудом не интересуются.

ЭВОЛЮЦИЯ ПОДОСПЕЛА

Второе поколение Mazda CX-5 сохранило прежние силовые агрегаты и колесную базу 2700 мм, при этом кроссовер стал короче на 5 мм и выше на 10 мм, немного изменилось положение дверных стоек. Узкие светодиодные фары, увеличенная решетка радиатора с огромной эмблемой на выпуклой плашке – новая CX-5 стремительнее, агрессивнее, но революционных изменений не произошло ни в дизайне кузова, ни в оформлении салона.

Приборка практически та же, но в топовых комплектациях теперь

есть полноценная проекция на лобовое стекло. Прежний блок «климата», узнаваемые элементы управления медиасистемой. Торпедо опустили пониже, центральный монитор по немецкому образцу превратился в несъемный «планшет», и даже его меню цветом и структурой напоминает то, что используется в BMW. Кнопка стартера переместилась на видное место, появился обогрев руля, рычаги селектора МКПП и «автомата» стоят выше – рука на подлокотнике не падает на них, а ложится ровно.

Материалы отделки дорожки, валики боковой поддержки передних сидений обнимают плотнее, спинка заднего ряда регулируется



MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ НОВОЙ MAZDA CX-5.

Пожалуй, стоит сказать «Мазде» «спасибо» за официально заявленные 150 л.с. на двухлитровом «атмосфернике», который явно будет самым популярным в линейке, позволяя сэкономить на транспортном налоге. И этот тот самый случай, когда мотор «задушен» относительно показателя для Европы. Чип-тюнинг позволяет получить дополнительные 15 л.с. к европейской мощности. Таким образом, получаем 180 л.с. и японскую надежность «Мазды». Рекомендуем!

2.6-литровый мотор пока мало изучен, а дизель 2.2 мы считаем самым интересным выбором: после безумного, но прожорливого 2.3 Турбо с Mazda MPS поклонникам марки явно не хватало машины с «огоньком». Дизельная версия легко получает 210 л.с. и внушительную прибавку крутящего момента – то, что нужно, вчерашним владельцам «трешек», которые успели обзавестись семьей и смотрят в сторону CX5.



www.morendi.ru
+7 (495) 796-00-96

Представительства в России и СНГ: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Самара, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Белгород, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Симферополь, Грозный, Махачкала, Краснодар, Киргизия и Казахстан.



Mazda CX-5 стала комфортнее и тише, ее не так трясет на грунтовке, но рулится она по-прежнему задорно и даже с младшим двухлитровым мотором очень неплохо едет



В багажнике мягкие боковые панели, объем вырос с 403 до 476 литров

«прорыв», «заявка на премиум» намекают на кое-что повыше. И, надо признать, в какой-то мере обоснованно, во всяком случае, известная присказка «не хватило на BMW – купи Mazda» теряет актуальность: BMW тут больше ни при чем – у новой Mazda CX-5 собственная гордость. **4x4**

по наклону, доступен подогрев дивана – его кнопки вместе с парой розеток USB для зарядки смартфонов спрятались в подлокотнике.

Дверные замки в дорогих комплектациях автоматически блокируются с началом движения, боковые зеркала получили электропривод, как и дверь багажника, в запаске под полом багажного отделения поселился сабвуфер.

Короче говоря, подзадержавшаяся в развитии комфортных опций Mazda CX-5 во втором поколении догнала конкурентов, но лишилась базовой двухлитровой версии с АКПП и подорожала. Начальная

комплектация Drive с передним приводом, «механикой», электро-ручником и светодиодными фарами стоит от 1 431 000 рублей. Средняя Active с полным приводом, АКПП и двухлитровым мотором обойдется в 1 721 000 рублей, а с 2.5 литрами под капотом – в 1 831 000 рублей. «Верхние» комплектации Supreme – соответственно 1 893 000 и 2 003 000 рублей.

Для России Mazda CX-5 второго поколения собирают во Владивостоке, главными конкурентами считают VW Tiguan, Toyota RAV4 и корейские кроссоверы, но мелькающие в презентациях слоганы

MAZDA CX-5

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	бензиновый, рядный, 4 цилиндра	
Рабочий объем, см³	1998	2488
Макс. мощность, л.с. при об/мин	150/6000	194/6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	208/4000	257/4000

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода	4WD
Тип КПП	АКПП6

ПОДВЕСКА

Передняя / задняя	независимая/независимая
-------------------	-------------------------

ТОРМОЗА

Передние / задние	дисковые/дисковые
-------------------	-------------------

МАССА

Снаряженная масса, кг	1535/2115	1565/2143
-----------------------	-----------	-----------

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

Габариты: длина, ширина, высота мм	4550/1840/1675	
Колесная база, мм	2700	
Колеса передняя, задняя, мм	1595/1595	
Дорожный просвет, мм	193	
Размер шин	225/65 R17	225/55 R19

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Разгон 0–100 км/ч, с	10.6	9.0
Максимальная скорость, км/ч	184	195

РАСХОД ТОПЛИВА

Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7.0/5.9/8.9	7.4/6.1/9.7
---	-------------	-------------

Топливный бак, л	56	58
------------------	----	----