



Zoom-Zoom



Поточное производство

Новый концепт Mazda Ryuga

с.3



Сказка тысячи и одной ночи

Необычайные приключения Mazda MX-5 в Италии

с.5



Новая Mazda3 MPS

Осталось всего десять свободных машин

Наконец в России начались продажи новой сверхмощной Mazda3 MPS самого мощного хэтчбека за всю историю Mazda. Российским покупателям автомобиль доступен в двух комплектациях. Базовый вариант включает в себя ксенон, фары, 18-ти дюймовые легкосплавные колесные диски, CD-проигрыватель, 6 подушек безопасности и различные системы безопасности (\$31 800). Вариант с добавлением CD-чейнджера, системы Bose и круиз-контроля предлагается за \$32 990.

"Mazda3 MPS в России ждет теплый прием, – рассказывает Марина Белинская, директор по продажам Mazda Motor Rus. – Официальные дилеры начали принимать заказы на автомобиль с сентября, так что в данный момент в России есть не более десяти свободных автомобилей". Но это не значит, что эту машину невозможно опробовать – у каждого официального дилера Mazda3 MPS обязательно присутствует в тестовом парке. А в 2007 году компания оценивает потенциал рынка в 250 Mazda3 MPS. "И это достаточно консервативная оценка", – уверена Белинская.

Впервые на публике Mazda3 MPS появилась в марте 2006 г. на Женевском автосалоне, став второй моделью серии Mazda Performance Series (MPS) вслед за Mazda6. Автомобиль создан на базе хэтчбека Mazda3 и укомплектован тем же самым двигателем мощностью 260 л.с., что и Mazda6 MPS, продажи которого в Европе и России начались в начале этого года. Мощность, развиваемая его 2,3-литровым двигателем DISI Turbo MZR, делает Mazda3 MPS одним из самых мощных серийных автомобилей с приводом на передние колеса в мире. ml

Что будет, если потерять сервисную книжку

Отвечает вице-президент по сервису и логистике Mazda Motor Europe Иорген Олесен

с.2

Если не видно разницы

Продолжение рассказа о дифференциале

с.4

Хочу все знать

Задай вопрос Mazda и получи ответ в MazdaLife

с.2

Йорг Шрамбер
генеральный директор
Mazda Motor Rus



Zoom-Zoom – это праздник

На протяжении 2006 года Mazda активно развивалась, упрочняя свои позиции, как в Европе, так и в России. В результате Россия вышла на третье место в Европе по результатам продаж. В этом нам помогли 23 российских дилера в 14 регионах России. В 2007 году число дилеров Mazda увеличится до 31, что позволит нам реализовать около 40 тысяч автомобилей Mazda.

В 2007 году Mazda будет удивлять российский рынок неоднократно, ведь мы представим в России четыре новые автомобиля: родстер Mazda MX-5, пикап BT-50, кроссовер Mazda CX-7 и новую Mazda6. Все эти машины объединяет философия Zoom-Zoom, благодаря которой наши машины так успешны.

Удачи в Новом году! ml

«У каждой машины - гарантированная история»

Интервью с вице-президентом по сервису и логистике Mazda Motor Europe Йоргеном Олесеном



Текст:
Никита
Афанасьев/
РБК daily

Когда выбор уже сделан и ключи от авто уже находятся в кармане счастливого автомобилиста, на определенном этапе возникает вопрос о техническом обслуживании новенькой машины. О том, как его решать в России, рассказал Йорген Олесен, вице-президент по сервису и логистике Mazda Motor Europe

В.: Какие вы предъявляете требования к российским дилерам по наличию запчастей?

О.: У нас есть список, в котором содержатся самые востребованные запасные части, и они должны обязательно быть у дилеров в наличии. Число деталей зависит от количества моделей, которые обслуживает авторизованный технический центр. Если он охватывает весь модельный ряд автомобилей Mazda, то в списке присутствуют около 3 тыс. наименований. Это условие обязательно для всех европейских технических центров. Особенность же российских дилеров состоит в том, что в действительности у них присутствует большее количество запчастей, чем регламентировано нашими требованиями.

В.: Каков максимальный срок поставки запчастей в России?

О.: Россия – большая страна, но если рассматривать крупные города, то доставка деталей с нашего главного европейского склада в Бельгии, на котором есть в наличии 120 тыс. наименований запчастей, составляет от 8 до 10 дней. Площадь этого склада – 60 тыс. кв. метров, что позволяет нам хранить там такое количество деталей. Поставки с этого склада обеспечивают 96–97% запросов наших клиентов.

В.: Планируете ли вы построить склад запчастей в России?

О.: Если бы мы построили здесь свой склад, то мы должны были бы иметь на нем около 20–25 тыс. запчастей. В итоге с этим количеством наименований мы бы достигли 85–90% удовлетворения запросов наших клиентов. Таким образом, у нас был бы гораздо больший неудовлетворенный спрос по первому запросу. Наш бельгийский склад, помимо России, поставляет запчасти по всей Европе, от

стей. По этим причинам у нас нет планов по строительству склада в России. Обычно, локальный склад дает скорость, но не позволяет быть уверенным в доставке – для дилеров обычно важнее знать, что заказанная запчасть гарантированно придет в течение 8–10 дней.

В.: Как вы определяете цены для российского рынка?

О.: Я продаю запчасти в Россию по тем же ценам, что и ев-

ропейским представителям. Но нужно учитывать тот факт, что наши российские цены все-таки выше, чем в Европе. В первую очередь, это связано с таможенными пошлинами.



ропейским представителям. Но нужно учитывать тот факт, что наши российские цены все-таки выше, чем в Европе. В первую очередь, это связано с таможенными пошлинами.

В.: Что делать, если клиент потерял сервисную книжку?

О.: Мы гордимся тем, что у нас нет стандартных сервисных книжек со штампами. Все записи заносятся в электронную сервисную книжку, что помога-

ет избежать различные фальсификации. И если кто-то собирается продать автомобиль нашей марки, то у покупателя есть гарантированная история машины. С 1 июля этого года все записи заносятся в электронную книжку. Если же наш клиент, который купил наш автомобиль ранее этого срока, желает внести информацию по техническому обслуживанию и ремонту, которые бы-

ли произведены ранее этого срока, то все данные мы переносим в электронную книжку.

В.: Иногда клиенты жалуются на очереди на сервис Mazda, вы планируете как-то исправить недочеты?

О.: В настоящий момент у нас 23 дилера, каждый из которых имеет свой технический центр. Чтобы не быть голословным, скажу, что мы планируем удвоить российскую дилерскую сеть в течение 3–5 лет. ML

Раз в квартал

В 2007 г. у Mazda будут четыре новые модели

В следующем году у модельном ряду Mazda, представляемом в России, появятся четыре новинки. Во-первых, пикап BT-50, удивительный автомобиль, совмещающий в себе дух приключений и практичность. Он появится в дилерских центрах уже совсем скоро, в февраля-марте. Во-вторых, родстер-купе Mazda MX-5, которую можно будет купить в самом начале теплого сезона - с апреля-мая. В конце лета (или в самом начале осени) в России наконец-то появится престижный внедорожник Mazda CX-7. И, самое главное, в конце 2007 года Mazda представит на отечественном рынке совершенно новую Mazda6



Вейся, Рьюга!

И другие премьеры Детройтского автосалона

На международном автосалоне в Детройте североамериканское отделение компании Mazda представит абсолютно новый концепт Mazda Ryuga и новую модель с гибридной бензоэлектрической силовой установкой – Mazda Tribute Hybrid Electric Vehicle (HEV).

Mazda Ryuga построена на основе представлений дизайнеров компании

Mazda о выражении идеи движения. Совсем недавно на автосалоне в Лос-Анджелесе дебютировала первая модель этой серии - Mazda Nagare (в переводе с японского – "поток").

Ryuga - это не просто поток, а поток грациозный, в переводе с японского языка. Он воплощает изысканность и изящество автомобиля. "Концепт Ryuga пронизан духом Zoom-Zoom, – говорит Лоренс фон ден Акер, главный дизайнер Mazda. "В нем удивительным образом переплелись трепетность, уверенность, легкость и юность".

Еще на автосалоне дебютирует Mazda Tribute HEV. Это первая модель с применением высоких технологий, позволяющих значительно - почти на 100% - сократить объем вредных выбросов, сохранив мощность двигателя настоящего внедорожника. Автомобили появятся в дилерских салонах в течение 2007 года. В комбинированную силовую установку входят бензиновый двигатель и электромотор мощностью 155 л.с.

Кроме того, на стенде Mazda в Детройте будет представлен новый семиместный внедорожник Mazda CX-9, пятиместный SUV Mazda CX-7 и другие автомобили Mazda 2007-го модельного года. ML



есть идея



Настоящее ризотто

В этом номере на стр. 5 MazdaLife рассказывает о том, как себя ведет Mazda

MX-5 на итальянских дорогах. Из этого путешествия привезли секретный рецепт настоящего ризотто.

Комплектующие: 200 г шампиньонов, 100 г сыра, 2 помидора, 1 морковь и 2 луковицы. 200 г риса, 250 мл куриного бульона, 4 ст. ложки растительного масла, куркума, черный молотый перец и соль.

Эксплуатация: Рис перебрать, промыть, высыпать в кастрюлю с 1 л кипящей подсоленной воды, перемешать, довести до кипения и варить на среднем огне до полуготовности, затем отвар слить, рис промыть холодной водой. Морковь очистить, вымыть и нарезать мелкими кубиками. Лук очистить, ополоснуть холодной водой и мелко нарезать. На сковороде разогреть половину растительного масла и обжарить на нем лук и морковь до золотистого цвета. Добавить в сковороду рис, перемешать, залить бульоном и тушить на среднем огне до готовности.

Сыр натереть на мелкой терке, смешать с куркумой, высыпать в сковороду, перемешать, разровнять и поставить на 5 минут в предварительно разогретую до 180 градусов духовку. Шампиньоны очистить, вымыть, обсушить и нарезать. Помидоры вымыть, бланшировать 1 минуту в кипятке, снять кожицу и нарезать небольшими кусочками.

Обжарить шампиньоны на оставшемся растительном масле, добавить помидоры, посолить, поперчить и тушить 3 минуты. Зеленую петрушку вымыть, стряхнуть остатки воды. ML

Не вижу разницы

Зачем не нужен дифференциал

(Продолжение. Начало статьи читайте в предыдущем номере)

Не будем вникать в устройство дифференциала. Просто примите как аксиому: если какое-либо из колес «хочет» крутиться быстрее другого, такая возможность будет ему предоставлена. Вплоть до апогея рассматриваемой ситуации: одно из колес может вращаться сколь можно быстро, второе – будет оставаться неподвижным.

Работу дифференциала легко оценить, если, скажем, поднять на домкрат любое переднее колесо переднеприводной Mazda3. Затем – заводим мотор, включаем передачу и... отпускаем сцепление. И прибавляем газ! Спокойно - ничего опасного не случится. Висящее в воздухе задомкращенное колесо будет бешено вращаться, а стоящее на асфальте – оставаться неподвижным. Налицо работа дифференциала: он дает колесам возможность крутиться с разными скоростями. Однако на бездорожье эта разница скоростей порой вредна...

Представьте, что на той же Mazda3 пришлось съехать на бездорожье. Ну, в жизни ведь всякое бывает, верно? И одно из передних колес очутилось в заледеневшей лунке – оно беспомощно буксует, делая ледяную ловушку все более глубокой и скользкой. Причем второе переднее колесо, пусть оно и крепко цепляется за грунт, остается неподвижным. «Большое спасибо» дифференциалу! Вот если можно было бы его заблокировать, чтобы исключить эту самую «разницу скоростей», чтобы оба колеса вращались, будто насаженные на единую ось, тогда автомобиль пусть с трудом, но продвигался бы вперед. Для этого и нужна блокировка межколесного дифференциала. Иногда, ради упрощения речи, это устройство именуют просто межколесной блокировкой.

Теперь представим в аналогичной ситуации другую, умозрительную Mazda3, которая в реальности не выпускается: вообразим «трешку» с постоянным полным приводом и сво-



бодными (не блокируемыми) дифференциалами. И снова - отправимся на бездорожье. И снова - в ледяную лунку провалилось переднее колесо. Думаем, полный привод в такой ситуации выручит? Как бы не так! Задние колеса не станут «подталкивать» машину вперед – они будут оставаться неподвижными. Энергия мотора будет «утекать» через свободный межосевой дифференциал на буксующее переднее колесо. Вот если и межосевой дифференциал заблокировать – тогда полный привод мог бы выручить.

Итак, на бездорожье постоянный полный привод («full time 4WD»), не имеющий блокировки межосевого дифференциала, теряет львиную долю своих преимуществ. Поэтому серьезные внедорожники такой блокировкой оснащаются в первую очередь. А вот с Mazda BT-50 вышеописанный казус невозможен в принципе. В трансмиссии пикапа «part time 4WD» межосевого дифференциала нет: если включен режим 4x4 и вращается одно из передних колес, то будет крутиться и задние. И наоборот.

Любой внедорожник, будь он «full time 4WD» или «part time 4WD», может очутиться в классической неприятной ситуации, которая называется диагональное вывешивание. Она

может сложиться, например, на сложном рельефе, однако мы будем использовать уже знакомый образ «ледяных лунок»...

Представьте, «Mazda BT-50» с включенным полным приводом. Представьте, что лунок уже две: в одной буксует переднее правое колесо пикапа, в другой – заднее левое. Или наоборот: левое переднее и правое заднее. Лишь бы сложилась в трансмиссии «диагональ». В такой ситуации блокировка межосевого дифференциала - или его отсутствие, как на BT-50 - уже не выручит. Два колеса в лунках (переднее и заднее) будут буксовать, а два других – оставаться неподвижными. При диагональном вывешивании в дополнение к межосевой блокировке необходима хоть одна межколесная. Например, на некоторых модификациях пикапа Mazda (в России не поставляются) устанавливается самоблокирующийся задний дифференциал. Он-то и выручит в пресловутых «двух лунках».

Итак, чтобы полноприводная модель обладала достойной проходимостью, необходимы как минимум две блокировки. Во-первых, межосевого дифференциала (если он вообще есть). Во-вторых, заднего. Блокировки - один из залогов успеха на бездорожье. **ML**

Вопрос-ответ

Зачем некоторые внедорожники снабжаются вдобавок третьей блокировкой – передней?

Действительно, в серийное оснащение иногда входит блокировка переднего дифференциала. Эта блокировка – инструмент из разряда профессиональных, необходимых только на экстремальном бездорожье (например, надо пересечь глубокую колею, оставленную не внедорожниками, а грузовиками). И пользоваться таким инструментом следует умеючи: только там, где действительно надо, и только тогда, когда передние колеса стоят прямо, а если... Не будем, впрочем, углубляться в нюансы. Скажем одно: невежды, не соблюдающие многочисленных "только" и "если", ломают передние дифференциалы.

Электронные блокировки – что это такое?

Правильнее будет в кавычках – электронные "блокировки". Они отнюдь не заменяют традиционные механические блокировки. Первые (новомодные) лишь имитируют работу вторых (классических), выручая в простых ситуациях и пасуя в сложных: электроника, опознав пробуксовку одного из колес, просто "придерживает" его тормозами, позволяя энергии мотора "перетекать" к другим колесам. На сложном бездорожье электронные "блокировки" бесильны и бесполезны.

Значит, полноценные блокировки дифференциалов – главное на бездорожье?

Нет. Важно, но отнюдь не главное. Залог хорошей проходимости – в первую очередь, "правильные" покрышки. На бездорожье 60% успеха зависит именно от резины. В грязи или на снегу асфальтовый внедорожник Mazda CX-7, обутий в специальные "зубастые" вездеходные шины, даст 100 очков вперед пикапу BT-50 - внедорожнику куда более серьезному – если тот опирается на землю обычными покрышками, которыми модель комплектуется на заводе. **ML**

Сапог насквозь

Итальянские каникулы



Текст:
Александр
Бахарев

Целью августовского путешествия по Италии на спортивном двухлитровом родстере Mazda MX-5 был обычный отдых: поваляться на пляже, покататься в море, посмотреть Этну. А вышло – захватывающее автомобильное приключение

Mazda MX-5. Мощность на таких дорогах отходит на второй план. Здесь залог скорости – малые размеры и точная управляемость. Узкий и короткий родстер позволяет, не задумываясь, прошивать «тещины языки» (так принято называть 180-градусные повороты-развороты). Если издали видно, что вираж хоть и тесен, зато полностью свободен от встречных машин, захожу в него на заведомо высокой скорости и «притопываю» по газу на середине – задний привод позволя-

ет Ш-й передаче!), отдачи 160-сильного мотора для легкой MX-5 более, чем достаточно. Поэтому оставлю-ка в покое пресловутую кнопку отключения электроники. Тем более, что и так еду быстро.

Дорога, ведущая к перевалу Passo della Stelvio, давно стала Меккой для поклонников быстрых машин и мотоциклов. Это самая высокогорная трасса Италии – перевал достигает отметки 2.757 м. До 30-х годов прошлого века Passo della Stelvio вообще был самой высо-



В Италию мы вошли, как Ганнибал – через Альпы, со стороны Швейцарии. Тесный горный серпантин забирается все выше и выше, от перевала к перевалу. Градусник, показывающий температуру за бортом, словно заработал на обратный отсчет: 20 градусов, 19, 18, 17, 16... Как апогей похолодания – «+11». Покрышки остывают мгновенно даже после коротких остановок для фотосъемки, поэтому затем их приходится прогревать энергичными разгонами-торможениями перед тем, как атаковать на пределе очередной поворот.

Прихотливо вьющиеся серпантинны – истинная стихия

ет «вкрутить» родстер в поворот как винт в плотную древесину, а противозаносная система «поглощает» избыток мощности, оставляя ровно столько, сколько надо, чтобы быстро пройти поворот...

Отключать электронику не стал. Рискованно. «По жизни» в Москве я вожу большой внедорожник и моих водительских рефлексов, возможно, не хватит, когда короткобазный заднеприводный родстер начнет, что называется, ставить поперек дороги. Судя по тому, что символ срабатывания противозаносной системы вспыхивал очень часто на выходах из поворотов (это случалось даже на

кой дорогой Европы – пока во Франции не открыли чуть более высокий перевал. «Чуть более» подразумевает буквально несколько метров, но итальянская дорога уже перестала быть «рекордсменом».

В сердце империи

Альпы остались позади. Пересечь итальянский «сапог» сверху донизу предстояло по платным автострадам. Официальное ограничение 130 км/ч здесь соблюдают, похоже, только пенсионеры. Остальные граждане бодро поддерживают темп 150-160 км/ч. Действую по давно отработанной схеме: «сажусь на хвост» энергично

Есть ли жизнь после гарантии

Евросиб-Авто

Компания «Евросиб-Авто», которая была первым официальным дилером Mazda в России, объявляет о действии специальной программы для владельцев Mazda старше 3-х лет, на автомобили которых закончилась гарантия. Теперь они могут обслуживать машины по специальным ценам. Скидка на услуги сервисной станции составит 15%, а на запчасти – 10%. Замена тормозных колодок, к примеру, обойдется всего в 561 руб. Предложение действует только в автоцентре на Пулковском шоссе, 36. **ML**

Санкт-Петербург,

Пулковское шоссе, 36 и Боровая, 55

Тел. +7 (812) 740 20 00

mazda.spb.ru

Свобода выбора

Независимость- Mazda

Компания в честь наступившего Нового года решила сделать праздничный подарок клиентам: зимний пакет опций при покупке Mazda6. При этом покупатель может самостоятельно выбрать именно те опции, которые считает для себя необходимыми и удобными. **ML**

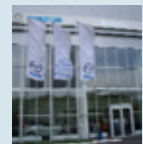
Москва, Ленинградское шоссе, 5А

Тел. +7 (495) 785 48 08,

www.mazdacenter.ru

Mazda на Кавказе

В Пятигорске состоялось открытие нового дилерского центра Mazda – первого на Кавказских Минеральных Водах. Общая площадь центра составляет 2200 кв.м. Шоу-рум позволяет разместить до 12 автомобилей и представить полный модельный ряд автомобилей Mazda. Центр оказывает полный спектр услуг по диагностике, техническому обслуживанию и ремонту автомобилей Mazda. **ML**



Ставрополь, ул. Бруснева, 5

Тел. +7 (8652) 39 39 99

mazda.dream-car.ru

едущей машине с местными номерами и делаю все, как ее водитель: прибавляю вслед за ним и сбрасываю ход вместе с ним тоже. Ведь местные должны знать, где можно гнать и где нельзя. Теоретически. Но эта теория меня пока еще ни разу не подводила (тьфу-тьфу-тьфу через левое плечо).

Позади остаются Верона, Болонья, Анкона... Рим от нас уже не южнее, а севернее. Начинаются пустынные южные магистрали. Германские автобаны по сравнению с ними – скромные провинциальные дорожки. Огромные виадукки, взметнувшиеся над ущельями на многие сотни метров, две-три полосы движения в каждую сторону, широченные, словно под автобус, зоны безопасности не только справа, но даже слева! Плюс великолепное покрытие – ровный и «цепкий», будто наждак, асфальт. Вот что такое современная итальянская автострада. Переключаюсь на третью, загнав стрелку тахометра в красную зону. Затем – четвертая, пятая. Спидометр показывает под 230 км/ч. Прибор, конечно, отчасти льстит машине. Паспортная максимальная скорость MX-5 2.0 достигает 210 км/ч.

Страна донов

Если окажетесь на Сицилии, постарайтесь не садиться за руль! Если же придется сесть, выбирайте машину поменьше и поцарапаннее! Потому что езда по дорогам Сицилии (и особенно – по городам) вызывает напряг даже у закаленного московского водителя. Улицы здесь настолько узкие, а повороты – настолько тесные, что порой казалось: я управляю не маленьким родстером, а здоровенным кабриолетом, наподобие Bentley Azure. Муж-



чины на считают себя донами Корлеоне (подразумевается, что все им обязаны уступать дорогу), а пацаны на скутерах вообще считают себя кошками, у которых девять жизней. И все это сообщество на колесах кричит, свистит и горланит, подкрепляя, при необходимости, силу горла силой звукового сигнала. Жуткая, действующая на нервы какофония, которую был не в силах заглушить даже последний альбом «Раммштайна».

В итоге я плюнул и упрятал «Мазду» на подземную стоянку гостиницы. Уже в первый день езды по Сицилии я ободрал колесный диск о бордюр, уворачиваясь от мотоциклиста без шлема, который твердо решил, что его размазанные мозги будут элегантно смотреться на

красном боку MX-5. Считаю, что злополучный диск – вполне умеренная расплата. Я еще дешево отделался, поскольку 99% машин на Сицилии щеголяют царапанными бортами и ободранными бамперами (оставшийся 1% это, видимо, те автомобили, которые только вчера были зарегистрированы – у них еще все впереди).

Снова за руль я сел лишь тогда, когда пришлось ложиться на обратный путь. А свободное время на Сицилии, помимо прочего, было посвящено поклонению Бахусу. А вы бы удержались на моем месте?.. Если в Москве бутылка «Mille e Una Notte» («Тысяча и одна ночь») стоит 3.500 рублей – считайте, больше 100 евро – в здешних магазинчиках этот божественный напиток можно найти за 28-32 евро. В знаменитом сицилийском вине сочетаются привычная мягкость итальянских вин с терпкостью, которую дают лозы, растущие на южных каменистых почвах. В «Тысяче и одной ночи» чувствуется близость Африки, до которой от Сицилии рукой подать – всего полдня езды на спортивном катере, если, конечно, море спокойное... ML



mazda ответит

Теперь MazdaLife будет верным почтовым ящиком всех фанатов Mazda. Вы можете прислать нам любой вопрос, касающийся марки, ее дилеров, обслуживания автомобилей, а мы постараемся в самые сжатые сроки (но не чаще одного раза в месяц) получить на них ответы из самых первых и самых официальных уст. Почтовый ящик работает по адресу AskMazda@gmail.com

Все время встречаюсь с вашей рекламой, уже даже "Мазду" купил, а все равно не понял, что такое Zoom-Zoom

Upry2006

С точки зрения лингвистики Zoom-Zoom буквально означает в переводе с английского языка звукоподражательное русское "вжик-вжик" (имитацию ребенком звука машинки"). Но и это недостаточное пояснение. Zoom-Zoom'ом Mazda назвала целый комплекс эмоций и переживаний, которые рождают произведенные компанией автомобили. Больше всего Zoom-Zoom похож на то, что вы чувствовали, когда ребенком скатывались с горы на велосипеде – озорство, азарт, скорость. И ветер в ушах. Если вам знакомо это чувство, в вас есть частичка Zoom-Zoom'a. ML

Когда в России появится внедорожник CX-7? Ведь его показали аж в начале сентября на автосалоне, а его до сих пор нет у дилеров?

Виктор

Внедорожник CX-7 появится на "прилавках" летом 2007 г. Задержка связана с тем, что для России готовится специальная комплектация с 244-сильным турбодвигателем, полным приводом, кожаным салоном, системой BOSE и различными системами безопасности. Европейская версия CX-7 будет предлагаться только с "механикой". Стоить автомобиль будет менее \$50 000. ML