


**TESTUL ADEVĂRULUI** MAZDA CX-7 DIESEL

# Soluția optimă de motorizare

**NOUȚATE** CX-7 facelift aduce mult-dorita versiune diesel

**CX-7 este la fel de atrăgător și sportiv precum îl știam. Însă acum vine cu un mare atu: poate fi și diesel!**
**Sorin Petcu**  
 sorin.petcu@adevarul.ro

●● Multe ridicări de sprâncene a generat Mazda atunci când și-a lansat SUV-ul în 2007. În primul rând, în semn de apreciere al designului curajos și sportiv, iar în al doilea rând, datorită soluției tehnice pe care a ales-o. Constructorul nu s-a complicat cu o paletă largă de motorizări. A ales o variantă cât se poate de simplă, dar în același timp îndrăzneată. CX-7 trebuia să fie diferit și în consecință a primit în dar motorul ce echipa versiunea MPS: un 2,3 DI SI turbo de 260 CP. Nici urmă de alternativă la orizont.

Cu acest ingredient picant pentru acest segment, CX-7 reușea să-ți fure un zâmbet și să te facă să uiți uneri că te afli într-un SUV ce concurează cu Honda CR-V

sau Toyota RAV4. Însă într-o Europă și într-o clasă în care trei sferturi din modelele vândute sunt diesel este greu să te împui cu un astfel de artificiu și cu un consum urban ce începe cu cifra 2. Într-un final, cei de la Mazda s-au supus voinței populare și, în urma facelift-ului pe care CX-7 l-a primit în toamna trecută, a apărut și mult-dorita motorină sub forma unității MZR-CD Euro 5 de 2,2 litri și 173 CP.

**ELEMENTE NOI DE DESIGN**

La exterior, noua versiune restilizată păstrează și accentuează linia sportivă moștenită, aducând și elemente de noutate, precum grila în cinci puncte și spoilerul frontal ce adăpostește noi faruri de ceață. Caracterul premium este de asemenea subliniat, atât grila, cât și pragurile laterale înglobând accesorii cromate.

Poate ceva mai evidentă este reorganizarea elementelor bordului, cu volanul adoptat de la Mazda3 și

un display mic în partea superioară a consolei centrale. CX-7 a fost și a rămas un SUV sportiv, exact așa cum l-au gândit de la început cei de la Mazda. Rezultatul acestei concepții poate nu este pe placul tuturor, având în vedere că suspensiile nu sunt dintre cele mai confortabile la trecerile peste denivelări. Însă vor compensa prin oferirea unei stabilități excelente pe asfaltul extraurban, mai

ales că șasiul lui CX-7 facelift este acum cu 5% mai rigid. În aceste condiții, zumzetul dieselului nu este deloc deranjant și nu pătrunde acut în habitacul, iar cei 400 Nm oferă resurse suficiente pentru a nu schimba prea des vitezele. Iar atunci când vei fi nevoit să o faci, mai ales în oraș, este o plăcere să te joci cu transmisia manuală cu șase trepte. Ca la orice Mazda, aceasta este ireproșabilă, având o timonerie precisă. Și, bineînțeles, marele atu este consumul.

**CONSUM ÎMBUCURĂTOR**

Am avut ocazia să o conducem atât în perioada cea mai înzăpezită din iarnă, pe care am străbătut-o cu 11,2 l/100 km, cât și recent, atunci când în plin trafic urban computerul indica 10,5 l/100km. ☺


**Dinamică**  
 La acest capitol, CX-7 a excelat mereu. Mai mult, acum șasiul este cu 5% mai rigid

**Cuplul**  
 Cei 400 Nm oferă resurse suficiente, însă nu și la turajii foarte joase

**Transmisie**  
 Cutia manuală cu șase trepte este precisă, având levierul scurt și poziționat excelent

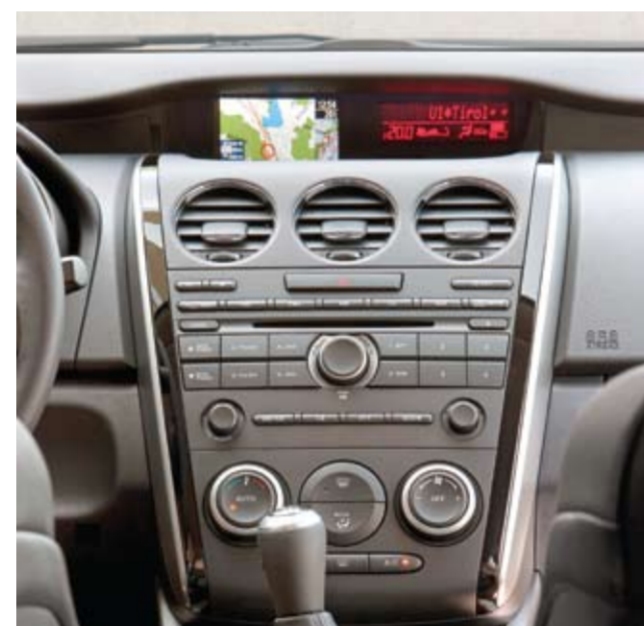
**Suspensii**  
 Setarea mai sportivă s-ar putea să nu fie pe placul tuturor, mai ales pe drumurile denivelate

**adevarul.ro**

Vezi drive-test cu Mazda CX-7 diesel facelift



Din punct de vedere al aspectului, Mazda CX-7 rămâne unul dintre cele mai atrăgătoare SUV-uri din acest segment


**Mazda CX-7 facelift**

Challenge Navi CDI73

 0-100 km/h (s) 11,3  
 Viteză maximă (km/h) 200  
 L/l/h (mm) 4700/1870/1645  
 Ampatament (mm) 2750  
 Portbagaj (litri) 455  
 Masă proprie (kg) 1800  
 Combustibil diesel Euro 5  
 Cilindree (cmc) 2184  
 Putere (CP/rpm) 173/3500  
 Cuplu (Nm/rpm) 400/200  
 Consum u/e/m 9,1/6,6/7,5  
 Emisii CO2 (g/km) 228  
 Căutie de viteze 6 trepte

**Echipare standard**

 ● Airbaguri pentru șofer și pasager, laterale și cortină  
 ● DSC cu TCS ● Comenzi audio pe volan ● Cruise control ● Display color de 10,4 cm navigație ● Camere spate pentru parcare ● Scaune față încălzite ● Sistem de monitorizare a presiunii în pneuri ● Sistem radio cu patru difuzoare/6 CD-uri/MP3/Bluetooth  
**Echipare Revolution**  
 Jante aliaj de 19 inci ● Faruri Xenon cu reglare și curățare automată ● Tapițerie din piele ● Scaune față electrice ● Sistem surround premium Bose Centerpoint cu 9 difuzoare

**Taxa de poluare** 0 euro  
**Revizii:**  
 20.000 km (euro) 168.41  
 40.000 km (euro) 236.92  
 60.000 km (euro) 246.02

**PREȚ CIP** 25.370 €  
**PREȚ TTI** 30.190 €

**CONCURS**
**Toyota Eco Challenge, la start**


●● La 1 și 2 mai se organizează în București Toyota Eco Challenge. Este o competiție deschisă publicului larg în care oricine se poate înscrie și încerca să conducă cât mai repede, consumând cât mai puțin carburant. Concursul se organizează la Băneasa Shopping City, iar vineri după-amiază va fi organizat un campionat destinat presei și VIP. ☺

**COUPE**
**BMW, pe urmele lui CLS**


●● Prezentat la Salonul Auto de la Beijing, conceptul BMW Gran Coupe anunță un model coupe cu patru uși, care va apărea pe piață în 2012. BMW răspunde astfel ofertei rivallor Mercedes CLS și Audi A5 Sportback. Platforma noului BMW va fi cea folosită deja de Seria 7, Seria 5 și 5 GT. ☺

**START**
**Demaraj în Rusia**

●● PSA Peugeot Citroën și Mitsubishi încep producția la uzina din Kaluga (Rusia), deținută în comun. Investiția se ridică la 470 milioane de euro, aici producându-se Peugeot 308 și 4007, Citroën C4 și C-Crosser, respectiv Mitsubishi Outlander. Fabrica va fi complet operațională din 2012, capacitatea anuală fiind de 125.000 de unități. ☺

**Navon N260Regional** este disponibil acum și în România. Sistemul de navigație conține cele mai detaliate hărți pentru destinațiile favorite de vacanță: România, Bulgaria, Turcia, Grecia și Cipru. Softul iGo8 îl asigură rapiditate în funcționare și posibilitatea de planificare a rutelor. Preț: 449 de LEI

**CS**  
**Comentariul săptămânii**

**Europa în Fiesta**

Câștigătoarea titlului „Mașina Anului 2010 în România” a ajuns să fie cea mai bine vândută mașină din Europa. Pentru prima dată după mult timp, Ford Fiesta a detronat multiplul campion european VW Golf din poziția de lider al continentului. Cu o creștere de peste 25%, Fiesta a vândut cu peste 10.000 de unități mai mult decât Golf, care – nota bene – în aceeași lună a înregistrat o creștere de peste 18% față de luna martie a anului precedent. Dacă este să ne uităm după recorduri, procentual, cea mai mare creștere în martie 2010 a avut-o noul Opel Astra, care a ajuns la aproape 43%! Interesant este și duelul între Fiesta, mașina care a pierdut la mustață titlul „Car of the Year 2009” și laureata din acest an VW Polo. Nemții din Wolfsburg au reușit o creștere de 23,5% pe primele trei luni 2010, chiar dacă în martie vânzările de Polo au mers

prost. Însă dacă facem o comparație pe unități, Polo (aflat în clasament pe locul opt) vinde cam la 60% față de Fiesta.

Chiar dacă nu a luat marea premiu european COTY, titlul suprem din România îi este de bun augur. De zeci de ani, Europa este „prizoniera” Golfului. Pentru scurte perioade de timp, Fiat Punto, Peugeot 206 sau Renault Clio au reușit să-l detroneze din poziția de lider absolut.

Nimic nu a fost de durată, mașina germană revenind liniștită la „inevitabilul” loc 1. Va fi acum Fiesta suficient de puternică pentru a menține supremația pentru ceva mai mult timp? Este o întrebare la care nimeni nu poate răspunde categoric. Pentru „simplul” motiv că Ford Fiesta are toate ingredientele unui mare campion. Altminteri, VW Golf nu ar avea nici o problemă să revină imediat. Deci, pe cine pariati? ☺

## Salonul Auto de la Beijing



Galie Convertible

**EVENIMENT**
**Teodor Ștefan**  
 teodor.stefan@adevarul.ro

●● Între 27 aprilie și 2 mai atenția întregii industrii auto se concentrează asupra Chinei, acolo unde are loc manifestarea Auto China 2010. Așa cum era de așteptat, chinezii au ținut prim-planul prin modelele copiate în cele mai mici detalii după mărci europene, japoneze



Geely-Emgrand GE

sau americane. Dintre clonele chinezești au ieșit în evidență SUV-ul Huatai B35 - copie fidelă a Porsche-ului Cayenne, Geely - care s-a inspirat după Rolls-Royce Phantom atunci când a creat limuzina Emgrand GE - și BAW, care a lansat sedanul C71, în fapt vechiul Saab 9-5 cu parte frontală schimbată. O și mai mare ciudățenie a constituit-o modelul cabrio Galie Convertible, crea-

ția companiei Mitsuoika, baza de plecare fiind un Ford Mustang căruia i-a fost implementată o grilă frontală de Rolls.

**PREMIERE MONDIALE**

Salonul Auto de la Beijing a marcat însă și debutul mondial al unor modele/concepte care nu au fost copiate. La capitolul prototipuri notăm Mercedes-Benz CLS Shooting Break și BMW Gran Coupe, secondate de versiunile de serie cu ampatament mărit E-Class LWB și BMW Seria 5 LWB. Ford a prezentat prototipul Start, viitor rival pentru Fiat 500, în timp ce Honda a venit cu Li Nian Everus Concept. În premieră mon-

dială, Hyundai a lansat Ver-na, urmașul actualului Accent, iar Porsche a adus Panamera V6 și Panamera 4.

Tot în premieră mondială, Maybach a prezentat facelift-ul versiunilor 57 și 62. Subliniind importanța Chinei pentru marca italiană, Ferrari a lansat la Beijing 599 GTO. Nici Lamborghini nu s-a lăsat mai prejos și a adus ediția limitată LP 670-4 SuperVeloce China Special. Bentley a punctat prin două ediții speciale destinate pieței chineze, în timp ce Volkswagen a introdus, în premieră mondială, Phaeton facelift și Tiguan facelift. Tot la capitolul premiere mondiale notăm noul A8 Long Wheelbase, echipat cu un propulsor W12 de 6,3 litri și 500 CP. ☺

## Zona verde


**Căluțul electric**

●● Un Ferrari verde înseamnă un Ferrari hibrid. Și chiar arată foarte bine în această nuanță, creată special pentru HY-KERS, un vehicul experimental, realizat pe baza lui 599 GTB Fiorano. Cântărind în jur de 40 kg, motorul electric trifazat de înaltă tensiune este cuplat cu puntea spate prin intermediul unei transmisii de F1, cu șapte trepte și două ambreiaje. Transmisia

mișcării se face printr-unul dintre cele două ambreiaje către unul dintre cei doi arbori principali din cutia de viteze. Astfel, fluxul de putere este asigurat instantaneu și continuu între motorul electric și cel termic V12. Cel electric dezvoltă peste 100 CP, asigurând deziideratul Ferrari, de a compensa fiecare kilogram în plus cu cel puțin încă 1 CP adăugat.

## Testele Euro NCAP - impactul frontal

**SIGURANȚĂ**
**Daniel Costea**  
 daniel.costea@adevarul.ro

●● Pe parcursul a cinci episoade vom intra în culisele celui mai competent organism european în ceea ce privește stabilirea nivelului de siguranță oferit de autoturisme.

Primul test pe care îl explicăm este cel de impact frontal pentru adulți, care se efectuează în prezent la o viteză de 64 km/h.

Această valoare simulează în practică un impact dintre două mașini care circulă amândouă cu 55 km/h. Mașina lovește un bloc imobil, care are în partea frontală o structură deformabilă de aluminiu, de tipul unui fagure. Impactul se dorește a reprezenta cel mai frecvent tip de impact întâlnit



pe drumurile publice, simulând o coliziune frontală dintre două autovehicule cu masă proprie similară.

**IMPACT DECALAT**

Cum experiența din realitate arată că accidentele de acest tip au loc decalat, doar pe o secțiune a părții frontale, Euro NCAP realizează testul prin ciocnirea mașinii cu bariera pe 40% din suprafața frontală. Deformarea barierei simulează

natura fizică a unui autoturism, care suferă în timpul impactului de deformări plastice. Pentru înregistrarea forțelor ce apar în timpul impactului se folosesc manechine ce simulează constituția fizică a unui adult, codul culorilor folosit pentru evidențierea gradului de protecție fiind: verde – bun, galben – adecvat, portocaliu – la limită, maro – insuficient, roșu – nesatisfăcător. ☺

## Promoții

**Renault Fluence**  
 de șase ori contravaloarea primel de casare


Renault combină avantajele financiare ale programului de stimulare al înnoirii parcului auto național cu o politică proprie de reducere de preț, astfel că modelul Fluence poate fi achiziționat acum cu prețuri începând de la 8.700 de euro TVA inclus. Promoția este

**Ssang Yong RX 270 XDI TOD Classic MT**  
 30% discount


Ssang Yong face o ofertă imbatabilă la modelele nulate din stocurile anului 2009. Tot-terenul Rexton poate fi achiziționat acum cu o reducere de preț de 8.370 de euro, astfel că mașina ajunge să coste 23.242 de euro, TVA inclus. Varianta de echipare Bussines a ace-

luitași model beneficiază de un discount de 9.768 de euro, astfel că prețul final este de 27.122 euro. ☺