



mazda

# Pregled izveštaja u medijima DECEMBAR 2009.

## Sat Plus

**SATA UPOREDNI TEST**  
MAZDA CX-7 VS PEUGEOT 4007

# Dilema između stila i praktičnosti

Na NAVAK-ovom poligonu smo suprotstavili dva kompaktna SUV-a koji osvežavaju poruču u ovoj klasi, a kojima je, osim sličnog dizel-motora, zajedničko i to što sa zakašnjenjem hvataju zalet na našem tržištu. Zbog dinamičnog stila mazde "CX-7" i kakvih-takvih terenskih osobina pežoa "4007", okupirali smo ceo NAVAK-ov centar, jer smo ih upoređivali i na asfaltnoj stazi i na ofroad poligonu.

<p><b>Peugeot 4007</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ turbodizel, 4 cilindra</li> <li>■ 2.179 cm<sup>3</sup></li> <li>■ 115 kW (156 KS)</li> <li>■ 380 Nm pri 2.000 o/min</li> <li>■ 34.400 EUR, sa PDV-om</li> </ul>	<p><b>Mazda CX-7</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ turbodizel, 4 cilindra</li> <li>■ 2.184 cm<sup>3</sup></li> <li>■ 127 kW (173 KS)</li> <li>■ 400 Nm pri 2.000 o/min</li> <li>■ 35.100 EUR, sa PDV-om</li> </ul>
---	---

**Dizel obzira na to što su stari** Dva već ustaljena imena, mazda CX-7 i pežo "4007", iz razlike ili razloga tek sada hvataju zalet na našem tržištu. Na poligonima je i dva kompaktna SUV-a sve heptija, jer se stvarno ponašaju kao terenski i pri tome imaju urem jedan model sa kakvim-takvim terenskim sposobnostima. Inače, međutim, terenske sposobnosti i praktične nisu razlog za kupovinu ovakvih vozila, jer automobili imaju veliki priljubljenost (doduše, ne smislilo ludilo i karavana) i intenzivni položaj u odnosu na ostale terenske i asfaltna vozila, pa su na sve to osobine zbog kojih ih pojedini ljudi vide kao optimalna porodična vozila. Inače, takvi vozila nemaju potrebu da rade sa asfaltna, ne misleći da ne žele da koriste i za, jer nije neophodno voziti po blatu i snegu kako bi pogon sa svim točkovima pokazao svoje prednosti.

Mazda "CX-7" i pežo "4007" su pravi predstavnici kompaktnih SUV-ova, koji se klapaju bez velike želje i potrebe da se napušta asfalt. Oni osvežavaju pomalo u ovom segmentu tržišta. Naizgled slični, testirani SUV-ovi su na kraju ovog uporednog testa pokazali da cilijaju potpuno različite kupce.

**Sukob dva prevencija**  
Ova modela na neki način predstavljaju prevenciju svojim kompanijama. Verzija "CX-7" sa našim testu ima moderniziran motor. Taj detalj kod ove "mazde" je karika koja nedostaje. Naime, kupci u Srbiji moguće zaradu od starih benzinskih, posebno u kožim SUV-ovima, pa je "CX-7" na našem tržištu potpuno zamisljivo tek od kada je spremljen dizelom napravljen sa 2.2 litra, odnosno, "CX-7" je postao konkurentan tek sa dizel-motorom.

Nasuprot njemu je, takorekav, jedan prevencija - pri Pežoovom SUV-ku i svako prevencija



mazda



#### ENTERIJER ZA RAZLIČITE KUPCE

Sa sličnim dimenzijama i skoro identičnim motorima, ova dva modela na prvi pogled deluju kao da ciljaju istog kupca. Međutim, sve sličnosti prestaju detaljnijim upoređenjem enterijera. Razlike između zadnjih delova kabine veće su nego između prostora za vozače. Tačnije, "4007" naglašava praktičnost zadnjih sedišta, koja su klizna, ali pravo iznenađenje nastupa otvaranjem prtljažnika. Najpre, vrata su iz dva dela, što olakšava ubacivanje težeg tereta. U podu prtljažnika je skriven treći red sedišta koji se jednostavno rasklapa. Doduše, reč je o dečjim sedištim a jer retko koja odrasla osoba može u njima udobno putovati, ali je za pohvalu to što i ona u potpunosti zadovoljavaju bezbednosne kriterijume. Sa rasklopljenim trećim redom sedišta, "4007" skoro da i nema prtljažnik, odnosno on je zapremine svega 185 litara. Kada su sedišta sklopljena onda je zapremina prtljažnika 510 litara, a čitavih 1.685 litara sa sklopljenim i drugim redom sedišta.

Nasuprot tome, "CX-7" ima klasičnu klupe koja se ne može pomerati i ne nudi mogućnost prevoza sedam osoba, jedino što se nasloni zadnjih sedišta mogu preklapati. Za pohvalu je to što tada nastaje prtljažnik sa potpuno ravnim podom, a osnovna zapremina od 455 litara uvećava se na 1.350 l.

Oba modela su izuzetno prostrana i nude neočekivani komfor za putnike na zadnjoj klupi. Detaljnijom analizom, posebno kada smo postali svesni koliko je Mazda više mislila na vozača, dok je Pežo pažnju posvetio svim putnicima, stekli smo utisak da se najveća razlika među testiranim vozilima ogleda u tome što "CX-7" kupuje porodična osoba koja bi prvo da zadovolji svoje vozačke želje, dok se za "4007" opredeljuje kupci kojima je na prvom mestu funkcionalnost vozila i njegova praktičnost, a pritom su spremni da žrtvuju svoje lične vozačke afinitete.

on se susreće sa vrlo nezahvalnom situacijom. Sa jedne strane je na njega usmerena sva pažnja "roditelja" spremnih da ga razmazu, a sa druge strane mu se postavljaju velika očekivanja koja mora samostalno da za-

dovolji. Tačnije, od kompanije dobija veliku marketinšku podršku, ali se očekuje uspeh u delu tržišta na kojem Pežo ranije nije nastupao. To znači da "4007" mora da pronade potpuno nove  
▶ str. 36



#### NEŠTO JE NA RADARU

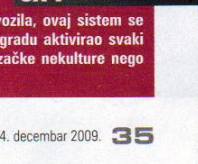
Oba modela na centralnoj konzoli nude displej sa različitim funkcijama. Najčešće se koristi kao displej navigacionog uređaja, a kada se ide u rikverc, onda se na njemu emituje snimak kamere koja služi kao pomoć pri parkiranju. "Mazda" je mnogo toga žrtvovala zarad stila, pa je tako njen displej lepše uklopljen u centralnu konzolu, ali je previše mali. Kod "4007" je mnogo veći i praktičniji, posebno zbog toga što se pri kretanju unazad na njemu simulira i širina i dužina vozila, pa vozač bolje vidi da li će pri parkiranju unazad nešto zakačiti.

Ukratko, sa "pežoom" se može parkirati isključivo uz pomoć prikaza na displeju, dok je to sa "mazdom" nemoguće - vozač nema dobru perspektivu automobila u prostoru, pa kod nje snimak kamere na zadnjem delu vozila služi samo da opomene na prepreku tek u poslednjim centimetrima.

Minuse zbog malog displeja "mazda" nadoknađuje RVM sistemom (Rear Vehicle Monitoring) koji zvučnim signalom i žutom lampicom u čošku retrovizora obavestava vozača da se neko vozilo nalazi u mrtvom uglu. Kako naši vozači najčešće ne dozvoljavaju da se neko ispred njih prestroji, privsavajući kao ličnu svojinu sav put neposredno ispred svojih vozila, ovaj sistem se u velikim saobraćajnim gužvama u Beogradu aktivirao svaki čas. Ipak, to je više posledica naše vozačke nekulture nego što je mana RVM sistema.



4007



CX-7



# Pregled izveštaja u medijima DECEMBAR 2009.

**UPOREDBENI TEST**

**Mazda CX-7** **Peugeot 4007**

**HVALIMO** **ZAMERAMO** **HVALIMO** **ZAMERAMO**

Multifunkcionalni volan nudi mogućnost kontrole velikog broja uređaja.

Loša preglednost zbog previle isključivog prednjeg stuba.

Varijabilni zadnji deo sa sklopivim drugim i skrivenim trećim redom sedišta.

Sakriveno, neugledno i nelogično postavljeno dugme za putni računar.

Mali displeji za navigaciju i pomoć pri parkiranju.

Mogućnost isključivanja 4x4 pogona ili zaključavanja diferencijala.

Udobna sedišta sa odličnom bočnom podrškom.

Komfort nije na nivou Pežovih automobila.

Usporebnim testovima koji se sprovode u medijima, kao i za one koji imaju potrebu da voze po neuređenim putevima, izraz "laki terenci" skoro da nema nikakvog smisla. Naime, takvi vozači smatraju da vozila iz ove klase nisu terenci. Upravo zbog toga smo sa velikom značajkom napustili test-stazu sa brzim krivinama i uputili se ka ofroadu poligona sa terenskim preprekama i simulacijama.

Mazda "4007" nije u potpunosti francuska kreacija, već zajednički projekat grupacije Pežo-Sitroen i Mitsubishi. Ova srednja je kao rezultat dela moćnih točkovnih menažija, kojim se regulisalo rad elektronski kontrolisanog 4x4 sistema sa tri režima rada. U asinhronizovanom režimu vožnje najbolje je da se izabere "2WD" opcija, koja je snagu prenosi isključivo na prednje točkove.

Za vožnju po klizavim podlozi, "pežo" nudi opciju "4WD", koja ga transformiše u vozilo sa integriranim pogonom. U tom režimu rada, snaga se i dalje prenosi na prednje osovine, dok se zadnji točkovi uključuju samo kada je to neophodno, odnosno kada prednji izgube prijanjanje. To znači da bi za neki teže uslove trebalo izabrati treći režim rada, označen sa "Lok", koji zaključava diferencijal i na taj način određuje količinu snage konstantno prenosi na zadnje točkove.

Za razliku od "4007", mazda "CX-7" vozila se nudi mogućnošću menjanja karakteristika koje je integrirao pogon uvek otpriječen. Takođe, AWD sistem (Active Torque-Split All-Wheel Drive) skoro sve vreme snagu prenosi na prednje točkove, a tek kada oni izgube prijanjanje, iz pomoć razdeljivača sa elektronskom kontrolom, obrtni moment se prenosi i na zadnje osovine. Baš kao i "4007", ni "CX-7" ne nudi reduktor, ali sa razliku od "pežo", "mazda" ima i iznenađenje na asfaltu.

Taj poseban vozački doživljaj "mazda" stvara skoro svim svojim detaljima. Tačnije, ne stoji jedan element zbog kojeg može reći: "E, zato je "CX-7" navući za volana", već je to raznih njegovih osobina. Se pržajujo odličnu bočnu podršku kao da je reč o sportskom modelu, manje ima krakove u odnosu na "pežo", a u pun snazi i obrtnog momenta.

U odnosu na "pežo", "CX-7" ima i iznenađenje na asfaltu. Taj poseban vozački doživljaj "mazda" stvara skoro svim svojim detaljima. Tačnije, ne stoji jedan element zbog kojeg može reći: "E, zato je "CX-7" navući za volana", već je to raznih njegovih osobina. Se pržajujo odličnu bočnu podršku kao da je reč o sportskom modelu, manje ima krakove u odnosu na "pežo", a u pun snazi i obrtnog momenta.

U odnosu na "pežo", "CX-7" ima i iznenađenje na asfaltu. Taj poseban vozački doživljaj "mazda" stvara skoro svim svojim detaljima. Tačnije, ne stoji jedan element zbog kojeg može reći: "E, zato je "CX-7" navući za volana", već je to raznih njegovih osobina. Se pržajujo odličnu bočnu podršku kao da je reč o sportskom modelu, manje ima krakove u odnosu na "pežo", a u pun snazi i obrtnog momenta.



## Performanse

Model	0-100 (s)	100-200 (s)	0-100 (km/h)	0-200 (km/h)
Mazda CX-7	9,9	11,3	7,2	7,5
Peugeot 4007	11,3	14,2	7,5	7,8

## Održavanje u prvih 88.000 km

Model	servisni intervali (km)	servisni (dne)	servisni (dne)
Mazda CX-7	20.000	15.675	22.750
Peugeot 4007	20.000	22.750	22.750

## Lična karta

Model	dimenzije	masa praznog vozila (kg)	masa praznog vozila (kg)
Mazda CX-7	4.700	1.870	1.870
Peugeot 4007	4.700	1.870	1.870

## Lična karta

Model	dimenzije	masa praznog vozila (kg)	masa praznog vozila (kg)
Mazda CX-7	4.700	1.870	1.870
Peugeot 4007	4.700	1.870	1.870



U odnosu na "pežo", "CX-7" ima i iznenađenje na asfaltu. Taj poseban vozački doživljaj "mazda" stvara skoro svim svojim detaljima. Tačnije, ne stoji jedan element zbog kojeg može reći: "E, zato je "CX-7" navući za volana", već je to raznih njegovih osobina. Se pržajujo odličnu bočnu podršku kao da je reč o sportskom modelu, manje ima krakove u odnosu na "pežo", a u pun snazi i obrtnog momenta.

U odnosu na "pežo", "CX-7" ima i iznenađenje na asfaltu. Taj poseban vozački doživljaj "mazda" stvara skoro svim svojim detaljima. Tačnije, ne stoji jedan element zbog kojeg može reći: "E, zato je "CX-7" navući za volana", već je to raznih njegovih osobina. Se pržajujo odličnu bočnu podršku kao da je reč o sportskom modelu, manje ima krakove u odnosu na "pežo", a u pun snazi i obrtnog momenta.

U odnosu na "pežo", "CX-7" ima i iznenađenje na asfaltu. Taj poseban vozački doživljaj "mazda" stvara skoro svim svojim detaljima. Tačnije, ne stoji jedan element zbog kojeg može reći: "E, zato je "CX-7" navući za volana", već je to raznih njegovih osobina. Se pržajujo odličnu bočnu podršku kao da je reč o sportskom modelu, manje ima krakove u odnosu na "pežo", a u pun snazi i obrtnog momenta.





mazda

# Pregled izveštaja u medijima DECEMBAR 2009.

**Blic**

18 BLIC PETAK 25. DECEMBAR 2009.

AUTOBILI

## „BLIC“ TEST: Mazda CX-7 2.2 CD

# „Mazda CX-7“ pobedila sneg

ALEKSANDAR PUEVIC

„Mazda CX-7“, i pored klasičnog američkog izgleda ekspresno postala hit među evropskim ljubiteljima SUV vozila. Razlog je snaga jer „Mazda“ nije koketirala sa niskom potrošnjom i emisijom CO<sub>2</sub>, već je ponudila 2.3-litarski turbobenzinac sa 258 konja s kojim je CX-7 u oblaku prašine ostavljao konkurenciju. Snaga je prstala i sa dizajna, kojim je dominiralo zakoseno vetrobransko staklo postavljeno pod uglom od 66 stepeni, oštre linije i ergonom usisnik za vazduh.

Dve godine od pojavljivanja u Evropi su prošle i CX-7 je podvrgnut blagom redizajnu kako bi se vizuelno približio novoj „mazdi 3“ i „mazdi 6“. Petougoni usisnik na donjem delu branika ovičen je hromiranim lajsnama, kao i maglenke. Prednja svetla su i dalje relativno mala u odnosu na naglašene prednje blatobrane koje „mazdi CX-7“ daju na agresivnosti. Zadnji deo krase izduvna cev sa čvrstom završetka i providna okrugla svetla. Aerodinamika je dočetrana pod konac i rezultuje koeficijentom otpora vazduha od 0,34. U praksi to znači da vozač i putnici u kabini mogu da uživaju u tišoj i stabilnijoj vožnji nego što je to bio slučaj sa starom „mazdom CX-7“. Unutrašnjost je takođe osvežena novim detaljima i kvalitetnijim materijalom. Komande radio-uređaja, klime i navigacije se nalaze na razdvojenom upravljaču, tako da vozač ne mora da skida pogled s puta. Vozač i suvozač mogu da uživaju u bogatom prostoru, što ipak e važi za putnike na zadnjoj klupi, i pored 2,75 metara međuosovinskog razmaka. Zapremina prijažnika je od 445 do 1.348 litara. Zadnja



Sedmica“ sa dizel motorom bez većih problema izašla na kraj sa snegom i ledom okovanim ulicama



### MAZDA CX-7 2.2

<b>DIMENZIJE</b>	
Dužina	4.680 mm
Širina	1.870 mm
Visina	1.645 mm
Međuos. razmak	2.750 mm
Prijažnik	455 l
Težina	1.800 kg

<b>MOTOR</b>	
Zapremina	2.184 kubika
Snaga	173 KS
Obrtni momenat	400 Nm

<b>PERFORMANSE</b>	
Ubrzanje	11,3 sekunde
Maks. brzina	200 km/h
Potrošnja	9,1 litara
Cena	28.990 evra

nema ni govora. Snaga se u normalnim uslovima prenosi na prednje točkove, dok se zadnji aktiviraju u trenutku kada prednji počnu da gube kontakt s podlogom. Tako se bez aktivnog učešća vozača postiže maksimalna raspodela obrtnog momenta, a povećava se i sigurnost. Pogotovo u zimskim uslovima. Testirani model bio je opremljen i sistemom SCR koji pročišćava izduvne gasove rasprskavanjem „Ad-Blue“ tečnosti direktno u odvod izduvnih gasova. Na taj način se 40 odsto natrijum-oksida pretvara u bezopasni natrijum. Gradsku vožnju olakšava i RVM (rear vehicle monitoring) sistem koji pomoću radara prati MRTAV UGAO i vizuelnim signalima obaveštava vozača da mu se približava automobil, odnosno da preticanje nije bezbedno. Početna cena „mazde CX-7 2.2 CDI“ u Srbiji je 28.990 evra, dok benzinski model (2.3 DiSi turbo, 260 KS) košta 33.390 evra.

vrata se visoko otvaraju, što dodatno olakšava utovar.

#### VODITE AKTIVAN ŽIVOT

Glavno osveženje je ipak činjenica da CX-7 konačno može da se naruči sa dizelskim agregatom. Izabran je logično 2.2-litarski turbodizelski sa direktnim ubrizgavanjem predstavljen na novoj „šestici“ snage 173

konja i sa 400 Nm maksimalnog obrtnog momenta. Jasno je da po performansama ne može da parira snažnijem benzincu koji se ugrađuje u MPS verzije, ali CX-7 2.2i dalje nudi zadovoljavajuće karakteristike za sve koji upražnjavaju sportski i aktivan način života. Do 2.000 obrtaja u minutu agregat se ponaša kao klasičan dizelski, tromo i

štedljivo (potrošnja ispod sedam litara) da bi preko 2.000 započeo svoj sportski život. Pritiskanje papučice gasa ispi suje osmeh na licu sve do 200 kilometara na sat. Unapređen i sistem oslanjanja, a karoserija je dodatno ojačana i ukrućena. Sve to dodatno pojačava utisak sportske vožnje. Brzine su idealno složene kako bi se iz motora

izvukla full snaga, ali zato ničija menjača kviri sav uloženi trud. Kao da su u „Mazdi“ stali na pola puta. Korak ručice je kratak, međutim nije precizan i vozač mora da se bori s mašinom koja, na kraju, uvek pobeđuje.

**POBEDEN MRTAV UGAO**  
„Mazda CX-7“ se na sed-

modnevnom testu u snegom i ledom okovanoj Beogradu pokazala baš kao i što smo očekivali - kao gradski SUV za život na asfaltu. Sistem pogona na svim točkovima (AWD) je lako izlazio na kraj sa zaostalim snegom na putu, ali o silasku s puta, bez reduktora i blokade centralnog diferencijala,