



ZOOM-ZOOM



## Какой пикап – лучший внедорожник

BT-50 стал победителем национального конкурса

с. 3



## Сила ванкеля

В чем преимущества роторного двигателя

с.4



## Такие «Пирогги»

Лучшее место для отдыха в Подмоскowie

с.6

## ТО в подарок

Информация от дилеров Mazda

с.5

## Душа коллектива

Чем живет самый человечный директор Mazda Motor Rus Вера Карасева

с.2

## Жаропонижающее

Чтобы перестать страдать от жары

с.3

# Прибавить газу

Концепт CX-7 Adrenaline: как едет внедорожник будущего?

Первое знакомство с концептом Mazda CX-7 Adrenaline произошло более года назад на автосалоне в американском Лас-Вегасе. С тех пор его только показывали журналистам и публике, не давая прокатиться. И вот – впервые к управлению машиной, которая может стать следующим воплощением внедорожника CX-7, допустили российских журналистов.

Первое впечатление - название на 100% соответствует содержанию. «Адреналин» - это исследование дизайнеров компании на тему насколько спортивным может быть кроссовер. Мускулы настоящего спринтера подчеркивают выдающиеся на

100 мм по сравнению с «нормальным» CX-7 колесные арки. Дизайнер, создавший новый концепт, Франц фон Хольцхаузен – поклонник велосипедного спорта. Свою страсть к этому виду соревнований он постарался воплотить в автомобиле, цвет которого он специально решил в желтых тонах – подобно майке лидера любой велосипедной гонки. На машине применили нетривиальную раскраску. Спереди автомобиль – белый, затем переходит в желтый. Это создает ощущение полета, когда машина находится в движении: цвет словно сдувает, когда Mazda CX-7 Adrenaline, набирая скорость, срывается с места. Все-таки, под капотом, несмотря на то, что

это – «концепт» – мотор о 300 л.с. Это оттюнингованный двухлитровый двигатель, который устанавливают на моделях ряда MPS. «Для нас это возможность поэкспериментировать, каким CX-7 может стать в будущем», - говорит Хольцхаузен. Он не исключает, что Adrenaline – прототип будущего Mazda CX-7 MPS: для него это упражнение на тему «насколько спортивным может стать внедорожник».

Российские поклонники Mazda, наверняка, с энтузиазмом отнесутся к новости о том, что объявлены цены и комплектации «обычного» CX-7, продажи которого начнутся в самое ближайшее время (подробнее см. стр. 3). ML

Михаил Русаков, менеджер по гарантийному обслуживанию



## Тяжелее камня

Прекрасные ходовые качества автомобилей Mazda позволяют не только получать удовольствие от езды и понять, что же такое Zoom-Zoom, но и свести к минимуму вероятность аварии. Великолепная динамика, отточенная управляемость, цепкие тормоза составляют основу активной безопасности наших машин. В случае ДТП в дело вступают системы пассивной безопасности, среди которых последнее место - у ремней безопасности. Ими нельзя пренебрегать. Камешек, вылетев из-под колеса, способен разбить стекло едущей сзади машины. А человек тяжелее любого камня. Пристегивайтесь! ML

# «Наши сотрудники не боятся работы»

Директор по персоналу Mazda Motor Rus Вера Карасева делится профессиональными секретами

**В**ера Карасева была первым русским сотрудником Mazda Motor Rus – прежде всех остальных ее пригласил на работу генеральный директор компании Йорг Шрайбер. С тех пор, вот уже без малого три года, она с успехом справляется со своей главной задачей – быть душой коллектива. В интервью MazdaLife она рассказывает, что для этого нужно.

**В:** Насколько важно для сотрудников быть частью команды?

**О:** Современные соискатели еще до трудоустройства выясняют, что за люди работают в компании, какова атмосфера в коллективе. Мы в Mazda Motor Rus работаем со многими кадровыми агентствами, и их сотрудники заметили интересный факт. Многие, что называется, с порога говорят: мы хотим работать в Mazda, мы знаем, что там потрясающий коллектив. И это действительно так. Наши сотрудники – молодые и амбициозные люди, которые не боятся работы. Ими движет не страх или боязнь потерять место, а командный дух. Они понимают: если один человек сделает что-то не так, он подведет всю компанию. Наши сотрудники планируют личную жизнь под задачи коллектива. Mazda Motor Rus – молодая компания, мы находимся в периоде развития, а в это время невозможно полностью регламентировать работу. Чем-то похоже на воспитание грудного ребенка – ему надо отдавать то время, что требуется. И мы все, сотрудники Mazda, знаем, что это необходимо.

**В:** Что вы делаете для того, чтобы сотрудники вашей компании ощущали себя единым организмом, причем единым не только в масштабе России, но и всей корпорации?

**О:** Наша компания регулярно проводит встречи всех сотрудников из самых разных стран. Последний раз – в мае, европейской штаб-квартире Mazda в немецком Леверкузене. Причем, звали абсолютно всех: от секретарей до генеральных директоров. Это мероприятие длилось две недели, каждые два-три дня приезжали представители разных стран. Mazda

Motor Rus пригласили в полном составе на 15-17 мая, с нами поехали и представители дилеров. Собрание проходило под девизом «One Team – One Mazda». Смысл его прозрачен: где бы мы ни жили, где бы мы ни были, мы должны работать под одним девизом, должны быть едиными. Кроме того, сотрудникам Mazda по всему миру дали возможность познакомиться с новыми моделями, часть из которых выйдет на рынок уже в этом году, а часть – в ближайшем будущем.

**В:** Съездившим понравилось?

**О:** Надеюсь. Подобные собрания отлично работают на укрепление корпоративного духа. Это на самом деле очень важно: чтобы каждый сотрудник понимал, что все мы вместе хотим достигнуть одной цели – продвигать на рынок хорошие продукты, что мы все вместе говорим на одном языке.

**В:** В других компаниях приняты подобные собрания?

**О:** Наше know-how – вывозить на такие мероприятия весь офис целиком, чтобы рядом за одним столом сидел директор, секретарь и техник. Таким образом можно добиться целенаправленного сплочения коллектива. Подобная демократия помогает каждому почувствовать себя частью команды.

**В:** Насколько сложно подбирать людей, которые затем становятся частью команды?

**О:** Нелегко. Нам постоянно приходится проводить тщательный отбор, отделять зерна от плевел. В среднем, в финал «просмотра» на одну вакансию проходит не менее 7-10 кандидатов. Дело в том, что мы смотрим не только на профессиональные качества потенциальных кандидатов. Можно быть хорошим продавцом или, скажем, специалистом по запчастям, но не подходить нам по характеру. Мы стараемся брать лояльных и в хорошем смысле слова адекватных людей. И нам это удается: за 2,5 года работы мы ни в ком не ошиблись.

**В:** После того, как взяли человека на работу, что вы предпринимаете для того, чтобы он вписался в корпоративную структуру и рос дальше?

**О:** Мы пытаемся жить по единым законам со всеми европейскими странами, стараемся применять и адаптировать их в нашем коллективе. В августе, к примеру, для сотрудников нашей компании пройдет познавательный-развлекательный учебный курс. Приедут два лектора из США, будут рассказывать, как правильно расставлять акценты в жизни. Современные люди испытывают постоянные стрессы, но их негативного влияния можно избежать, если правильно распределять силы между работой и личной жизнью. Подобные курсы проводились в подразделениях Mazda в большей части европейских стран, в латинской Америке, в Австралии.

**В:** Существуют ли в вашей компании иные виды обучения?

**О:** Да, мы работаем с рядом российских тренинговых ком-

паний по самым разным темам: продажи, послепродажное обслуживание, финансы, HR. Проводятся также тренинги за рубежом: сотрудников обучают планированию, оформлению заказов. Не так давно мы запустили новый проект – обучение английскому языку. В офис приходят профессиональные преподаватели, проводят занятия. И наши сотрудники с удовольствием их посещают. Любый человек, который работает в Mazda, растет в профессиональном плане, набирается бесценного опыта.

**В:** И все же люди работают не только за идею?

**О:** Материальный аспект, безусловно, тоже крайне важен. Мы постоянно отслеживаем рынок заработной платы, индексируем вознаграждение сотрудникам в зависимости от его изменения. **ML**



# СХ-7 - немного ближе

Объявлены цены на самый ожидаемый внедорожник года



**П**родажи внедорожника Mazda CX-7, дебютировавшего на Московском автосалоне в сентябре 2006 года, начинаются 1 августа этого года. На российском рынке представлены две комплектации: Touring и Sport. Все автомобили Mazda CX-7 оснащаются турбированным двигателем объемом 2.3 л (238 л.с.), 6-ти ступенчатой автоматической коробкой передач, климат-контролем, электрическими стеклоподъемниками всех дверей и круиз-контролем. Кроме того, обе комплектации включают в себя широкий спектр систем безопасности: антиблокировочную тормозную систему (ABS), систему усиления экстренного торможения (EBA), систему распределения тормозных усилий (EBD), противобуксовочную систему (TSC), систему динамической стабилизации (DSC) и шесть подушек безопасности.

В версию «Sport» добавлены кожаная обивка салона, ксенонные фары, система Bose с девятью динамиками и система доступа в салон и запуска двигателя без ключа (Smart start / smart keyless entry). Цена Mazda CX-7 в комплектации Touring составляет \$43 900, в комплектации Sport – \$47 650 долларов США.

«Европейские продажи Mazda CX-7 начинаются именно с России – рынка, очень важного для корпорации Mazda. Специально для нас была подготовлена версия с автоматической коробкой передач, рассчитанная на бензин с октановым числом 95. Планируемые продажи составят более 2,500 автомобилей до конца календарного года», - отмечает Марина Белинская, коммерческий директор Mazda Motor RUS. **ML**

## Апельсины, солнце, Mazda

Столичная премьера MX-5 прошла в джазовой атмосфере



**М**осковский дебют нового родстера третьего поколения Mazda MX-5 состоялся на площадке «Лаунж кафе» на джазовом фестивале «Усадьба. Джаз - 2007», в усадьбе «Архангельское» 2 и 3 июня 2007 года.

«Mazda MX-5, - напоминает директор по маркетингу компании Mazda Motor Rus Андрей Глазков, - это культовый для Mazda автомобиль, являющийся настоящим сгустком Zoom-Zoom-эмоций. Именно этот автомобиль занимает особое место в модельном ряду Mazda, и российское представительство Mazda впервые представляет его московской публике на открытом фестивале». **ML**

## BT-50 – лучший

Пикап Mazda победил в конкурсе «Внедорожник года»

**2**1 мая Mazda BT-50 победил в номинации «лучший пикап» всероссийского конкурса «Внедорожник года». Победитель определялся голосованием среди 93 номинированных автомобилей по 18 номинациям. В «народном» голосовании приняли участие более 50 тыс. человек. «Награда в конкурсе для нас тем более важна, что, во-первых, компания Mazda в первый раз удостоилась такой чести в конкурсе «Внедорожник года», а во-вторых, наш новый пикап Mazda BT-50 только полтора месяца назад появился в России, и уже достиг такого успеха», - отмечает генеральный директор Mazda Motor Rus Йорг Шрайбер. В общем, награда заслуженная еще и потому, что она предопределена названием машины. Аббревиатура BT означает best truck, то есть – «лучший пикап». **ML**



есть идея

## Холодная окрошка с домашним квасом

Как сделать квас

**Комплектующие:** На 5 л напитка: хлеб ржаной 1000 г, сахар 200г, дрожжи прессованные 50г, изюм 50г, вода 6000.

**Эксплуатация:** Нарезать хлеб ломтиками, подсушить в духовке до темно-коричневого цвета. Затем залить горячей кипяченой водой (5 л), закрыть посуду крышкой и дать настояться в течение 6-8 часов. После этого сцедить раствор, ввести разведенные в теплой кипяченой воде дрожжи и сахар, добавить изюм и дать побродить.



Как сделать окрошку

**Комплектующие:** 1 л хлебного кваса, 3-4 картофелины среднего размера, 2 свежих огурца, вареная колбаса – 100г, 2 яйца, зеленый лук, сметана, горчица и соль по вкусу.

**Эксплуатация:** Картофель сварить в мундире, охладить, очистить и порезать мелкими кубиками. Такими же кубиками нарезать сваренные вкрутую яйца, очищенные огурцы и вареную колбасу. Посолить по вкусу и залить холодным квасом. Добавить сметану и горчицу. Украсить зеленым луком. **ML**



# Крутить, а не толкать

В этом году Mazda отмечает сорокалетие модели с роторно-поршневым двигателем

**П**одавляющее большинство современной техники основано на принципе вращения. При этом самый распространенный тип двигателя внутреннего сгорания нарушает это правило – но лишь отчасти. Хотя энергия сгорающего топлива уходит на поступательное движение поршня, в конечном итоге благодаря кривошипно-шатунному механизму она превращается во вращение выходного вала. Здорово, что мы умеем превращать любую форму движения в нужную нам. Однако гораздо практичнее было бы обойтись без относительно сложной системы шатунов и кривошипов, ведь любое усложнение механизма означает потери и вероятность поломки. Такое реше-

ние существует – это роторно-поршневой двигатель. Или, как его иногда называют по имени его создателя, ванкель.

## Сон, ставший реальностью

Летом 1919 года семнадцатилетнему Феликсу Ванкелю приснилось, что он едет на сделанном им самим автомобиле. В этом же сне он рассказывал друзьям: “У моего автомобиля двигатель нового типа: наполовину поршневой, наполовину – турбина. Я изобрел его”. Для подростка, не получившего толком образования – его отец погиб во время войны, – устройство двигателя внутреннего сгорания было пока еще не очень понятным. Однако чувствовал, что четыре такта

совсем не обязательно должны происходить в течение четырех ходов поршня вверх и вниз. Будет гораздо лучше, если мотор все это время будет вращаться. Отсюда и сравнение с турбиной, в которой горячие газы непрерывно толкают колесо.

Как и многие идеи, принцип работы роторно-поршневого двигателя пришел в голову не одному человеку. Первые эскизы подобных моторов – правда, на паровой тяге, – появились более 400 лет назад. Однако в то время создать работоспособные образцы не позволяли технологии, да и потребности в таких моторах не было. Ванкель потратил не один десяток лет на доводку идеи и в 1954 сделал первый роторно-поршневой двигатель для мотоцик-

Первый экспериментальный двигатель с одним ротором



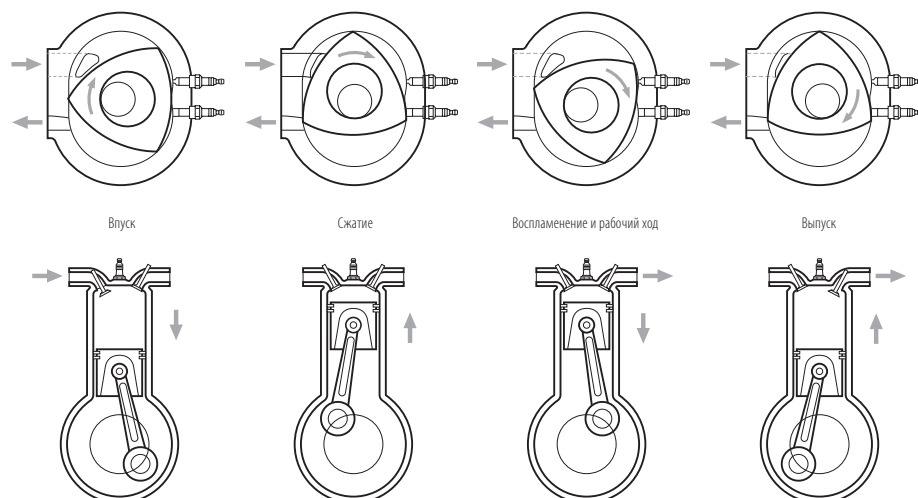
## История о двух миллионах

Первые роторно-поршневые двигатели Ванкель построил для немецкой компании NSU в 1957 году. Она сначала применяла их на мотоциклах, а затем начала выпускать и автомобили, причем в семидесятые годы выпускала исключительно роторные автомобили. Включив обозначение типа двигателя в название модели NSU Ro 80. Rolls-Royce проводил эксперименты по созданию роторных дизелей. Некоторое количество роторных автомобилей выпустил и Citroen – модели M35 и Citroen Vi-rotor были сделаны на базе модели GS. Мотоциклы с РПД делали Suzuki и Norton. Всего лицензии у Ванкеля приобрели более 25 известных производителей автотехники. Большое внимание роторным двигателям уделяли в СССР: на ВАЗе с 1974 года работало специальное конструкторское бюро. В конце семидесятых начался выпуск партий автомобилей специального назначения для МВД и других силовых органов. Роторные двигатели на них развивали 120-140 л.с. и обычные с виду «Жигули» и «Самары» превращались в стремительные спортивные модели. РПД оснащались и «Волги». В 90-е годы роторные ВАЗы начали поступать в свободную продажу. Но они были редкостью: массовый рынок они так и не завоевали. Лишь Mazda удалось остаться верной сторонницей двигателя Ванкеля. В этом году суммарный выпуск роторных Mazda достиг двухмиллионной отметки. **ML**



Феликс Ванкель (Felix Wankel)

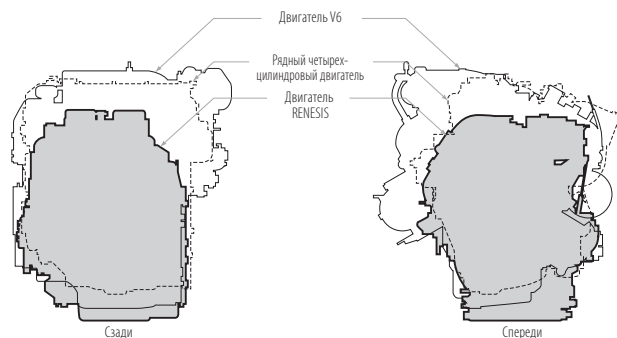
■ В 1957 году при сотрудничестве с NSU доктор Ванкель завершил работу над двигателем типа DKM. Это был первый в мире двигатель, в котором энергия передавалась непосредственно вращающимся компонентам. В 1958 году он закончил работу над двигателем типа KKM, который был более приспособлен к практическому применению и лег в основу конструкции современного роторного двигателя.



### Сравнение с поршневым двигателем - 1

■ Внутренний объем картера роторного двигателя постоянно разделен на три рабочие камеры, положение которых изменяется при вращении ротора. Последовательно выполняющиеся четыре такта рабочего цикла – впуск, сжатие, рабочий ход и выпуск отработавших газов, осуществляются в различных объемах троихлопного картера. Этим роторный двигатель существенно отличается от поршневого двигателя, в котором четыре такта совершаются внутри одного цилиндра.

## Сравнение размеров двигателей



ла. Затем последовали моторы для автомобилей. А в 1961 году идея заинтересовалась Mazda, которая приобрела лицензию и начала собственные разработки в этом направлении. Сегодня это единственный автопроизводитель, который выпускает серийные автомобили с роторно-поршневым двигателем (РПД) Ванкеля.

## В чем его сила

Принципиальное отличие РПД от обычного двигателя в том, что роль поршней, шатунов и коленвала у него выполняет одна деталь – ротор в форме криволинейного треугольника. Он помещен в корпус специальной формы и вращается в нем так, что углы ротора постоянно соприкасаются со стенками корпуса. Таким образом между поверхностью ротора и стенками корпуса (иногда его называют «статор»), поскольку он неподвижен) образуются замкнутые пространства. Ротор не просто вращается вокруг оси. В его центре сделано отверстие с зубчатым зацеплением, которое обходит неподвижную шестерню. За счет разного числа зубьев и разного размера деталей этой зубчатой пары, концы ротора проходят не просто по кругу, а по более сложной траектории, напоминающую пересечение двух окружностей. Это и есть внутренняя поверхность статора (корпуса). Это принципиально важно. Ведь по принципу работы ванкель – тот же двигатель внутреннего сгорания. И в нем должны происходить выпуск, сжатие, расширение и выпуск – а для этого необходимо изменение объема камеры сгорания. «Неправильная» форма статора и сложная траектория вращения ротора как раз и обеспечивает периодическое изменение замкнутых пространств в моторе,

в которых и происходит рабочий цикл.

При этом появилась возможность избавиться и от еще одного довольно сложного механизма – системы газораспределения со всеми ее клапанами и их приводом. Впуск и выпуск осуществляются через окна в корпусе, которые в нужные моменты отрывает и закрывает собой статор.

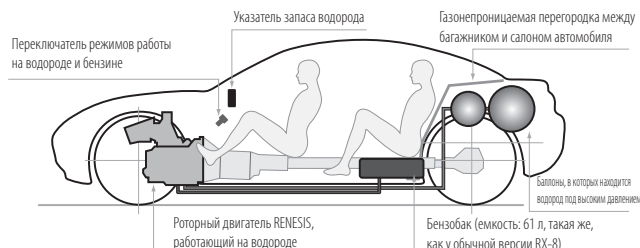
Простота самой конструкции мотора и отсутствие некоторых дополнительных механизмов позволили сделать двигатель гораздо более компактным и легким. За счет более эффективного использования рабочего объема роторные двигатели сравнивают по размеру рабочих камер с обычными умножая рабочий объем ванкеля на два. На современной RX-8 двигатель имеет рабочий объем всего 1308 куб. см, однако поскольку рабочий цикл происходит вдвое чаще, чем в обычном двигателе, мотор принято считать 2,6-литровым. Да и мощность у него соответствующая – 210 л.с. для 1,3 –литрового двигателя обычной конструкции без наддува можно считать фантастикой.

Косвенным следствием упрощения двигателя и более плавной его работы стало снижение вибраций и шума, что также сделало РПД в своем роде «люксовой» версией обычного двигателя внутреннего сгорания.

## Моторы спецназначения

Особенности роторно-поршневых двигателей привлекали многих, однако раскрыть их достоинства в полной мере не так-то просто. Если двигатель у вас вдруг стала в полтора раза меньше и легче, то это здорово... когда об этом рассказываешь. Однако если при этом автомобиль рассчитан на классический мотор большого объема, нам приходится возить с собой полупустой моторный отсек, который тоже весит немало, а использовать его сложно. Поэтому РПД лучше всего себя проявляет на специально под него спроектированных автомобилях. И на RX-8 мотор занимает место чуть больше того, что в классическом большом купе отвели бы для гидромеханической трансмиссии. Благодаря этому удалось сохранить классическую компоновку, но сместить мотор практически в пространство за передними колесами, не стесняя пассажирский салон. Концентрация самых крупных агрегатов близко к центру автомобиля означает, что машина становится более чувствительной к действиям водителя и быстрее поворачивается. Ну а уменьшенные размеры «неполезного» объема снижают массу и помогают улучшить динамику и экономить топливо. ml

Валерий Чусов  
Автопилот



## Новости дилеров

Новый центр  
Автоленд

24 мая в Уфе состоялось открытие нового дилерского центра Mazda – компании «Автоленд». Он расположен по адресу Сельская Богородская улица, 65. Общая площадь центра – более 4000 кв м, из 700 – это демонстрационный зал, а 1200 – станция технического обслуживания.

тел.: (347) 293-41-47  
[www.autoland.ru](http://www.autoland.ru)

Драйв по полной  
Ю.С.Импекс

23 июня в автоцентре в Москве на ул. Дубнинской, 83, состоится праздник для всех поклонников Mazda. Все желающие смогут принять участие в тест-драйве моделей компании: Mazda3, Mazda6, Mazda6 MPS, Mazda5 и новинки этого сезона: Mazda BT-50 и Mazda MX-5.

тел.: (495) 980-69-24  
[www.mazda-usimpex.ru](http://www.mazda-usimpex.ru)

Подарочное ТО  
Рольф-Лакта

В течение июля компания предлагает покупателям автомобиля Mazda6 3 года планового технического обслуживания в подарок: дилер берет на себя все расходы по оплате нормочасов. (812) 335-67-77  
[www.rolf-mazda.ru](http://www.rolf-mazda.ru)

Страх без риска  
Независимость

«Независимость Mazda» совместно со страховой компанией «МАКС» предлагают программу неагрегатного страхования по рискам угона и полной гибели (КАСКО). К управлению допускается до 4-х человек без учета возраста и стажа. Единственное условие – наличие электронной противоугонной сигнализации. Страховая премия составляет всего 6.8% от стоимости автомобиля.

тел. (495) 785 48 08  
[www.mazdacenter.ru](http://www.mazdacenter.ru)

# Вот такое Пирогово

Отличное место для отдыха выходного дня в недалеком Подмосковье

Официально это место называется неприятно – поселок Клязьменское водохранилище. Однако воспринимайте это лишь как обозначение на знаках вдоль Осташковского шоссе, чтобы было легче это место найти. Впрочем, и без этого ехать – просто: все время, километров десять-пятнадцать, по главной дороге. И лишь в самом конце маршрута, у указателя на «Пансионат», повернуть влево. Еще километр – и вы у цели. Вам – в красную деревянную арку с воротами. За ними начинается поселок и яхт-клуб «Пирогово», еще в конце XX века представлявший собой обычный подмосковный пляж, загаженный продуктами отдыха: бутылками, пластиковыми пакетами и прочим мусором.

Лет пять за него взялись, и взялись основательно. Теперь «Пирогово» входит во все справочники по современной российской архитектуре: дома пироговского поселка строили лучшие архитекторы начала века уже 21-го, неоднократно участвовавшие и побеждавшие в самых значительных художественных смотргах мира.

«Пирогово»-поселок называют экспериментом: он не похож ни на что, построенное в Подмосковье за последние 15 лет. Тут нет заборов. Вообще. Нет дорог-улиц, только тропинки, заботливо проложенные в лесу. Нет двух домов, похожих друг на друга. И, что более важно, ни одно из строений не соперничает с соседями в богатстве.

Большинство зданий (в том числе три самых больших: дом, яхт-клуб, пристань к нему и видный отовсюду красный ресторан «Кот Дазур») спроектировал Тотан Кузембаев. Александр Бродский (венцианское биеннале-2006) строит в Пирогове один большой дом, а также расставил по территории несколько инсталляций, например, «Волейбол» и павильон для



водочных церемоний. Из архитекторов, которым заказаны проекты для Пирогова, нужно упомянуть Николая Лызлова, Илью Уткина, Михаила Белова, Владимира Плоткина, Сергея Скуратова, Юрия Григоряна и Юрия Авакумова – главные имена в современной российской архитектуре.

Пирогово называют «архитектурной коллекцией», по которой будут изучать российскую архитектуру нашего времени. Здесь есть архитекторы разных направлений (Илья Уткин и Михаил Белов строят классические дома, а все остальные архитекторы – модернистские), разных жанров (Владимир Плоткин известен очень крупными городскими объектами, такими, например, как «Аэробус» в Москве, а Юрий Авакумов – художественными

инсталляциями). Кроме русских архитекторов, здесь должны строить двое иностранцев – китайско-американский архитектор Гэри Чанг и голландец Эрик ван Эгерат.

Есть еще одно принципиальное отличие этого поселка от других: в него можно попасть «со стороны» - достаточно приехать и на воротах сообщить, что целью вашей поездки является посещение упомянутого выше ресторана «Кот Дазур». А потом, перекусив (ресторан специализируется на средиземноморской кухне), – отправиться гулять по территории в поисках запрятанных в лесу архитектурных сокровищ, вроде иррациональной и оттого прекрасной бетонной палатки в натуральной величине или павильон у тренировочной площадки поля для гольфа. ML

## Mazda ответит

Вы можете прислать нам любой вопрос, касающийся Mazda, 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 уст. Почтовый ящик работает по адресу [AskMazda@gmail.com](mailto:AskMazda@gmail.com)

Не могли бы вы сориентировать, какова будет стоимость CX-7? Желательно от... до... И можно ли будет ее приобрести в Иркутске? Насколько я знаю, Mazda 6 до нас будет добираться месяца 3, а что касается CX-7?

Денис Степанов,  
региональный представитель  
«Самсунг Электроникс Рус»

В Иркутске нет официального дилера компании Mazda. Ближайший официальный дилер Mazda расположен в Красноярске. Ответы на вас вопросы по стоимости автомобиля Mazda CX-7, срокам поставки, условиям приобретения вы сможете получить от него, по тел. (3912) 20-08-45, 20-08-46 или через сайт [www.mazda-krasnoyarsk.ru](http://www.mazda-krasnoyarsk.ru) ML

Я живу между г. Саратов и г. Волгоград и имею авто Mazda3. К большому сожалению, ни в одном из этих городов нет официального дилера компании и приходится гонять авто в Самару (это порядка 1500 км) на плановое ТО. Планируется ли в ближайшее время в этих городах открытие официальных дилеров?

Михаил

В настоящий момент в городах Саратов и Волгоград завершается процесс выбора компании, которая в дальнейшем будет представлять интересы Mazda в вышеуказанных городах в качестве официального дилера. Понимая, что уже сегодня в этих городах существует парк автомобилей Mazda, которые требуют проведения плановых ТО и иных видов ремонта, мы со своей стороны сделаем все возможное, чтобы будущий официальный дилер Mazda начал свою работу как можно быстрее. ML