

Mazda CX-30

Poszukując auta do kolejnych testów nie mogliśmy rzecz jasna pominąć Mazdy, a konkretnie ciekawego modelu CX-30. Tym razem do jazdy testowej otrzymaliśmy wersję benzynową z silnikiem 2.0 Skyactive-G o mocy 150 KM i automatyczną skrzynią biegów, wspomaganym miękką hybrydą. Zapraszamy do lektury.

Sylwetka i wygląd zewnętrzny. Jest to bez wątpienia topowy model w ofercie Mazdy, który powstał na bazie CX-3. Pierwsze wrażenie jest znakomite. Sylwetka i design auta są eleganckie i zgrabne, a kolor Soul Red Crystal jest chyba najładniejszym odcieniem czerwieni, jaki można spotkać na drogach. CX-30 wygląda bardzo atrakcyjnie, a zarazem prosto i wyjątkowo oryginalnie. Mazda CX-30 ma 439,5 cm długości, 179,5 cm szerokości i 165 cm wysokości, a rozstaw osi wynosi 265,5 cm.

Widoczność i miejsce w środku. Widoczność we wszystkich kierunkach jest dobra, aczkolwiek boczne szyby są umiejscowione dość wysoko, a widoczność w lusterkach bocznych jest przeciętna. Na szczęście sytuację ratuje kamera cofania, kamera przednia oraz system kamer 360 stopni, dzięki czemu widać otoczenie podczas manewrowania. System monitorowania martwego pola także działa bez zarzutu.

Z przodu siedzi się bardzo wygodnie, a dzięki elektrycznie sterowanemu fotelowi kierowca bez trudu może zająć optymalną pozycję za kierownicą. Miejsca z tyłu również jest pod dostatkiem. Pasażerowie z tyłu mają do dyspozycji wygodny podłokietnik z uchwytami na kubki, są również gniazda usb. W testowanym modelu tapicerka była skórzana. Fotele zarówno z przodu jak i z tyłu są komfortowe i wygodne. Sterowany elektrycznie bagażnik jest praktyczny, ale pojemność 422 litrów nie oszałamia. Pod podłogą znajdziemy dodatkowy schowek, a pod nim – i tu pozytywne zaskoczenie – subwoofer zestawu nagłośnienia firmy Bose, dzięki czemu słuchanie muzyki w samochodzie jest czystą przyjemnością.

Komfort podróżowania i ogólne wrażenie w czasie jazdy. Na plus zdecydowanie można zaliczyć znakomite i solidne wykonanie samochodu. Żadnych plastików, żadnego piano black, w testowanym egzemplarzu wnętrze było obite skórą. System multimedialny o przekątnej 8,8 cala jest skromny i minimalistyczny, oprócz nawigacji czarno - biały. Ale

filozofia Mazdy zakłada, że mniej znaczy więcej i wnętrze może być ascetyczne, za to wykonane ze świetnej jakości materiałów. Trochę brakuje dotykowego sterowania centralnym ekranem. Wprawdzie pokrętko do sterowania ekranem jest dość wygodne, ale ciężko go używać w trakcie jazdy bez odrywania oczu od drogi. Układ zegarów jest czytelny, wszystkie przyciski zostały rozmieszczone ergonomicznie. Do wyświetlacza HUD na przedniej szybie trzeba się początkowo przyzwyczaić, ale wyświetlane informacje są przydatne i precyzyjne. Mała kierownica świetnie leży w dłoniach. Kierowca ma do dyspozycji przepastny schowek pod podłokietnikiem, a schowek na napoje jest zamykany.

Łatwość prowadzenia w kontekście pracy skrzyni biegów, układu kierowniczego, i silnika.

Auto prowadzi się bez zarzutu, stabilnie trzyma się drogi, błyskawicznie reaguje na polecenia kierowcy, dziarsko wyrывая się do przodu, aczkolwiek bez wrażenia wciskania w fotel. Silnik pracuje równo, a układ hamulcowy działa precyzyjnie. Do wyboru mamy tryb jazdy Normal oraz Sport. Automatyczna skrzynia biegów pracuje cicho przy niższych prędkościach, ale po wciśnięciu gazu pojawia się drażniące wycie i odnosi się wrażenie, że silnik się męczy. Delikatne kołysanie nadwozia w czasie jazdy tylko podnosi komfort jazdy, nie wpływa ono negatywnie na stabilność pojazdu. W trybie Sport auto jedzie dynamiczniej, ale i w trybie Normal samochód jest wystarczająco żwawy.

Średnie spalanie podczas jazdy mieszanej zatrzymało się na poziomie 7,8l, co jest wynikiem satysfakcjonującym.

Docelowa grupa odbiorców. Jest to raczej samochód dla osób ceniących sobie minimalizm, elegancję, ale też pewność prowadzenia i komfort jazdy. Auto godne polecenia dla rodziny z dwójką dzieci, którym można wybrać się na większe zakupy, jak i w dłuższą podróż.

Ocena końcowa. Mazda CX-30 to naprawdę świetny samochód, mimo kilku mankamentów. System bezkluczykowy jest bardzo wygodny, podobnie jak system start – stop. Mazda oferuje podgrzewaną przednią szybę, podgrzewaną kierownicę, elektrochromatyczne i bezramkowe lusterko wsteczne, klimatyzację dwustrefową, inteligentną klapę bagażnika. Ciekawą opcją jest asystent wykrywający znużenie kierowcy czy asystent ostrzegania o ruchu poprzecznym. Auto wyróżnia się ciekawym designem oraz

wnętrzem wykonanym z wysokiej jakości materiałów. Do wyboru mamy tylko silniki spalinowe 2.0 z miękką hybrydą e-Skyactiv G lub X, z wersją manualną lub w automacie 122 KM, 150 oraz 186 KM i z napędem na dwa lub na cztery koła. Zbliżony do testowanego auta model Hikari ze skórzaną tapicerką czy systemem Bose w wariantach 2.0 150 KM 2x4 to już wydatek rzędu ok. 148 tys zł.