

# Mazda CX-5 - Pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Mazda wypracowała sobie filozofię działania w zakresie designu (Kodo), tworzenia jedności kierowcy z samochodem (Jinba ittai) oraz rozwoju technicznego (Skyactiv). W jej ramach opracowała już auto nowej generacji - crossover o znanym symbolu CX-5 i zaprosiła dziennikarzy na jazdy testowe do sprawdzonego pogodowo miejsca, jakim jest Barcelona.

Wydawać by się mogło, że tak ładne auto - zwłaszcza w porażającym kolorze red soul cristall wzbudzi ogromne zainteresowanie na ulicach miasta, tymczasem na nasz testowy samochód uwagę zwracali chyba tylko właściciele Mazdy. Dlaczego? Otóż cała aktualna gama Mazdy jest ładna, mimo różnych segmentów, wykonana w podobnym stylu, a nawet w tym właśnie kolorze. Efekt jest więc oczywisty; przeciętna osoba nie bardzo interesująca się samochodami dostrzega ten sam atrakcyjny obiekt i nawet widząc logo Mazdy, wcale nie stara się sklasyfikować modelu. Co innego, gdy trafimy na fana ładnych aut &ndash; ten natychmiast dostrzega nowość i dyskretnie zmiany w ewolucji Kodo Design. Bardziej uporządkowane linie, jeszcze bardziej wyrazista twarz z przymrużonymi oczami i wielka otwarta paszcza jakby chcąca połączyć całą konkurencję. Nie da się ukryć, że Mazda dorobiła się pięknego indywidualnego stylu i co ważniejsze &ndash; on się podoba. Nie każdy musi się z tym zgodzić, ale uwzględniając wszystkie oferowane obecnie modele, pod względem Mazda designu wspięła się na topowe miejsce na świecie. Jeśli chodzi o wnętrze CX-5, jest ono duże, wygodne, wykonane z dobrych materiałów, ale w zasadzie nie odbiega od konkurencji.

Dla mnie, w testowanych egzemplarzach, za dużo było czerni. Nowością dla tego modelu jest pomocny w czasie jazdy head-up-display. Można się zastanawiać, czy klasyczne zegary w ogóle są jeszcze potrzebne? Na tej samej zasadzie nasuwa się pytanie, dlaczego przy tak dopracowanych skrzyniach automatycznych, popularniejsze są przekładnie mechaniczne (pewnie decyduje cena). Automat mieliśmy w obu wersjach turbodiesla 2.2 (150 i 175 KM). Zarówno w terenie górzystym jak i w mieście CX-5 prowadziło się przyjemniej niż wersję benzynową z 6-biegową przekładnią mechaniczną. Na autostradzie rodzaj skrzyni nie ma większego wpływu na wygodę prowadzenia auta. Ciekawe jest też to, że diesle z automatem pracowały ciszej niż benzyniak (2.0-160 KM). Ogólnie w porównaniu z poprzednikiem, nowy CX-5 jest o 10% lepiej wyciszony. Wszystkie testowane modele miały udoskonalony układ AWD, którego działanie w takich warunkach było dla nas zupełnie niewyczuwalne.

Przy okazji opracowywania nowego modelu, uzupełniono listę systemów elektronicznych, mających zwiększyć poziom bezpieczeństwa, komfortu i generalnie przyjemności z jazdy. Jedno, co mnie zastanawia, to ostra krawędź maski wystająca poza profil przodu nadwozia. Oczywiście ewentualne zetknięcie pieszego z elementem plastikowym jest mniejszym złem niż z częścią metalową, ale to nadal twardy orzech do zgryzienia.

Reasumując nowa Mazda CX-5 wydaje się fajnym autem dla rodziny lubiącej podróże (bagażnik 506 litrów) niekoniecznie autostradami i niekoniecznie utartymi szlakami. Ale na rynku łatwo nie będzie miała, bo liczba rywali stale rośnie.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć