

# MAZDA

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.



## TECHNICKÉ ÚDAJE:

Motor: benzínový 1 998 ccm  
Skyactive  
Výkon: 110 kW  
Výška: 1 540 mm  
Délka: 4 395 mm  
Šířka: 2 040 mm  
Max. rychlost: 194 km/h  
Zrychlení 0–100 km/h: 10 s  
Hmotnost: 1 467 kg

„Hele, ten redaktor ani není schopný správně napsat pozdrav a v prvním slově má chybu! Asi by si měl zopáknout základku...“ si možná říkáte. No dobře, nějaké opáčko by se hodilo. Ale pozdrav je zrovna správně. Prý se takto zdraví majitelé Mazdy. A já jsem jednoho z nich pro vás vyzpovídal, protože si zrovna pořídil krásný kousek – Mazdu CX-30.

**Tome, ty jsi ještě před pár měsíci vlastnil Toyotu Prius – hybridní auto (s bateriemi). Proč ses rozhodl pořídit nové, nehybrida a jinou značku?**

Toyota je známá svou kvalitou, a když jsem před 12 lety pořizoval hybrida, byla to vlastně docela novinka, která mne zajímala. S autem jsem byl velmi spokojený, ale trochu mne začal zlobit ovládací displej, a tak jsem si říkal, že je načase auto poslat dál do světa. Nejdřív jsem si myslel, že bych opět pořídil hybrida od Toyoty. Ale s manželkou jsme se

Mazda je známá tím, že jde vlastní cestou, a tak nemá například dotykový displej jako většina ostatních výrobců. Ovládání je nahrazeno kombinací hlasových povelů a velkého otočného tlačítka na středovém panelu. Trochu jsem se toho bál, ale rychle jsem si zvykl. A moc se mi líbí, že středový budík je ve formě displeje a graficky to znázorňuje aktuálně povolené limity, tempomat apod. Zklamaly mne vlastně jen drobnosti, ale je škoda, že např. denní svícení není v rozšířeném základu, který mám, LEDkové, ale pouze halogeny.

**Jak probíhá nákup nového auta? Je to něco speciálního, nebo bys to přirovnal k nákupu rohlíků v sámošce?**

Tím, že jsme auto měli předvybrané, to bylo jednodušší. Jeden takový vůz byl v Táboře, tak jsme nelenili a vyrazili na místo vlakem. V salonu auto bylo, domluvili jsme se s prodejcem, já převedl peníze na jejich účet, dostal jsem klíče a převozovou značku a nazpátek jsme už jeli v novém kamarádovi. Takže skoro jako rohlíky, jen jeden kus stojí trochu víc než ten rohlík.

**Je třeba nové auto nějak rozjezdit, nebo jsi rovnou cestou zpět z Tábora šlápl na plyn, aby sis užil trochu jinou jízdu?**

Samozřejmě jsem si jízdu užil už tím, že sedím v úplně jiném autě, než na které jsem byl zvyklý. Třeba nezvyk oproti hybridu byl neustálý zvuk motoru. Nicméně auto potřebuje prvních cca 2 000 km najezdit tak, abys motor nepodtáčel ani nepřetáčel. Je to

automat, tak to nebylo tak hrozné, ale chvíli jsem si musel počkat, než jsem otáčky vytáhl nad 4 000 ot/min, kde motor začíná pořádně zabírat.

Abych auto také vyzkoušel, udělali jsme si krátkou testovací jízdu. Tomáš mne pustil k volantů a já si mohl zkusit, jak Mazda reaguje a jaký je to pocit být „mazdistou“. Byl jsem mile překvapen, že i když má automatickou převodovku, motor se nechá vytočit do vyšších otáček, než přeřadí, díky čemuž je akcelerace poměrně slušná (a to jsme nejeli v režimu „sport“). Interiér je velmi jednoduchý, ale řidič má vše zásadní po ruce. Na vnějším designu auta je skvělý „výraz“ přední masky, který je vlastní těmto větším, svižnějším autům a ze kterého máte pocit dravosti. Tomáš zvolil „klasickou“ bar-



shodli, že teoretický favorit – Toyota CH-R se nám moc nelíbí. Mně se vždy líbily Mazdy, a tak jsme koukli na možnosti a oba jsme se shodli, že CX-30 je krásné auto, které splňuje naše požadavky. Je to poctivý dvou-litr v benzínu. Měl jsem chuť užít si možnost naposled pořádně benzínové auto, než tu všude začnou jezdit jen elektromobily.

**Je něco, co tě na autě příjemně překvapilo a co naopak zklamalo?**



vu pro Mazdy, která se jmenuje Soul Red Crystal – tedy typická červeno-vínová barva.

Překvapilo mne, když jsem zkoušel výstražné blinkry a byl se na ně podívat zvenku, že světla jakoby pulzují, je to velmi nezvyklé. Tomáš mi pak vysvětlil, že se jedná o designový „jazyk“ značky, který se nazývá Kodo. Ve zkratce jde o to, že se automobilka snaží vyjádřit krásu přirozeného pohybu ve fyzickém objektu, tedy automobilu. A s tímto designovým jazykem sbírá mnohá ocenění po celém světě.

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 2200032524/2010. Náklady na jedno číslo odpovídají 55 Kč. Za všechny dary srdečně děkujeme.

