

# Weekend nella “nuova Milano” con Mazda CX-3 Pollini

**Mazda CX-3 Pollini** – Per questo weekend abbiamo deciso di restare nella nostra città, per riscoprirla, aggiornarci. Milano cambia, tanto negli ultimi anni. CityLife è uno dei sintomi più importanti di questo cambiamento. Novità, progresso, ma anche moda, fashion e nuovo carattere estetico che ha affascinato specialmente le milanesi, anche per l'apertura del CityLife FASHION DISTRICT, un villaggio ai piedi dei due grattacieli. CityLife nasce nella ex Milano Fiera, stravolgendo il carattere architettonico della zona 5, appunto con la costruzione di due grattacieli, un parco e il centro commerciale urbano più grande d'Italia (nonché una fermata della nuova linea MM Lilla). Tutto è nuovo in questo “isolato”, a parte il meraviglioso palazzo liberty che ospitò la seconda fiera dell'automobile in Italia. Ma non cambia solo la morfologia fisica: è nato un nuovo punto, questo centro è infatti fruito da tutte le età anagrafiche, specialmente al femminile.



Ad accompagnarci in questa “esplorazione in casa nostra” una macchina che ha tutto della città, come della classe e della

tecnologia che ormai la contraddistingue: Mazda CX-3 Pollini. Costruita in soli 110 esemplari è la versione più chic di questo già validissimo crossover. La nostra è verniciata con un bel bianco perlato, con interni rosso scuro. Gli esterni li conosciamo: le linee sono sinuose e molto ben raccordate. E' graziosa, agile nel traffico e molto brillante in città. E' una macchina che per quanto riguarda il design (secondo la nostra opinione) non ha un lato che non sia piacevole da osservare. Il muso è aggressivo, molto ben disegnato. La fiancata è ricca di linee e nervature, molto curate ed eseguite magistralmente. Il retro è ben proporzionato e bilanciato: non è tozzo come la maggior parte delle auto di questo segmento e vagamente sportivo in questa speciale configurazione. Se non fosse emerso... ci piace.



Anche gli interni sono ben disegnati, ma soprattutto ben progettati. Si respira lo spirito tipicamente giapponese, una sensazione difficile da spiegare. Insomma tutto è ergonomico,

intuibile, di facile utilizzo. Tutto è ben assemblato e di qualità, nonostante non sia un'auto progettata per il lusso puro. E' un'auto che si guida, che ha ancora bisogno di qualcuno per essere utilizzata. A parte le provocazione il feeling è proprio questo. Merito anche della grande combinazione motore-sterzo-cambio. Appena saliti ci si sente immediatamente a proprio agio. Tutti i componenti meccanici rispetto la guida ci hanno colpito. Lo sterzo è preciso, consistente ma non affaticante, non troppo diretto e sensibile, per non esagerare con la sportività.



Il cambio per noi (sempre ribadendo che NON si tratta di una sportiva) è una goduria: innesti secchi, corsa corta ma con selettore molto morbido. Classica la frase "si cambia con un dito", ma realtà in questo caso. Il motore è un 2.0 quattro cilindri benzina con 120 Cv. Scelta veramente inusuale nell'epoca del down-sizing. Questo propulsore risulta fluido

ed elastico, con una buona ripresa e con molta coppia ai bassi regimi. E' aspirato, quindi sempre pronto alla risposta dell'acceleratore, sensazione inusuale di questi tempi. Ci ha anche colpito la posizione di guida. Entrati si capisce il perché sia una versione limitatissima. Si trova subito il giusto feeling quando ci si siede sui bellissimi sedili foderati in alcantara e pelle Pollini.



L'artigianalità e l'attenzione alla tradizione che contraddistingue Mazda la ritroviamo nel disegno e nei materiali delle coperture si sposano con la tradizione artigianale italiana.

E' quindi un prodotto premium, ricercato, ma con un'eccellente qualità-prezzo. 25.470 euro è il prezzo fisso di questa macchina, full-optional e senza la possibilità di cambiare allestimento.

Nel traffico della nuova Milano si muove agilmente e con grande eleganza, con apprezzamenti dei passanti che non ci aspettavamo.

