



## Mazda 3

### Lucha entre segmentos

Prueba | Cuál es el mejor coche compacto? Es una pregunta tan difícil como "Cuál es la comida más rica?" La respuesta es completamente personal. Lo que sí es posible es responder la pregunta por la comida más dulce o más agria. El mejor coche compacto para Mazda es amplio, confortable y un poquitito deportivo. Con esta ambición, el completamente nuevo Mazda3 se meta en la lucha por la preferencia del comprador.

Es inmediatamente claro que tratamos con un Mazda. Pero cuál? Desde hace unos años, todos los Mazda son diseñados según "Kodo". Kodo es el lenguaje de diseño de Mazda que representa líneas fluidas y orgánicas, y por lo tanto una excelente aerodinámica. Como todos los Mazda siguen este principio, se parecen. Este modelo de tamaño medio se parece a un CX5 bajo, o un Mazda6 cortado. Comparado con la competencia, el "3" tiene un aspecto más sólido y parece una medida más grande.

Es más que una apariencia: con una largura de 4 metros 46, el Mazda3 es significativamente más largo que la mayoría de los coches en este segmento. La batalla de 2 metros 70 es también mayor a los competidores. Con algo de razón Mazda compara el "3" con un BMW de la serie 1 o un Volvo V40.

### Espacio y equipamiento

El habitáculo da una impresión muy madura gracias a los bonitos materiales, alta calidad de la terminación y la organización del espacio. Los asientos son bien grandes y prestan mucho apoyo (también

lateralmente). El que no sabe, puede pensar que está en un coche ejecutivo con un precio elevado. La diferencia con un coche ejecutivo está al final en el espacio interior, porque el Mazda3, tanto atrás, como adelante ofrece a penas un espacio modesto.



El equipamiento es moderno, pero Mazda no ofrece todas las novedades tecnológicas que están disponibles en este segmento. Por ejemplo, no hay una cámara que preste su vista al conductor y el Mazda3 no puede parquarse a sí mismo.

Considerando la luneta trasera pequeña y los oscuros vidrios traseros, una ayuda para estacionamiento le quedaría bien.

Las versiones estándar disponen del tradicional velocímetro con pequeñas pantallas que indican las revoluciones y la reserva de gasolina a su costado. En las versiones más deportivas, el velocímetro es reemplazado por un gran cuentarrevoluciones, como en un coche deportivo. La velocidad es proyectada en un panel transparente arriba del volante; perfectamente en la vista del conductor. Muy placentero!



Mazda habla muy bien de su nuevo sistema de audio, navegación y comunicación "MZD Connect". Los gráficos son muy bonitos y destaca la facilidad con que se usa. La correspondiente pantalla está encima del salpicadero como una verdadera joya y, así como el velocímetro, se deja leer fácilmente. Pero ojo: la pantalla no se guarda cuando el motor es apagado. Lo cual lo hace atractivo para los ladrones.

Lamentablemente, la funcionalidad de "MZD Connect" es algo decepcionante. La conexión (por cable) con un iPhone se perdió más de una vez durante el recorrido de prueba. Como en la mayoría de los coches, ni siquiera reconoce Android. Los "app" prometidos consisten de radio vía internet e interacción con los medios sociales. Esta última función es una simple extensión de radio vía internet, donde los contactos son "artistas" y los mensajes "tracks". Muy confundidor! Además es comunicación en un solo sentido, porque no es posible responder mensajes

cuando el coche está en movimiento, como sí es posible en otras marcas.



## Gasolina

Mientras que todas las marcas optan por motores pequeños para reducir costes (de combustible), Mazda prefiere motores grandes "a la antigua". La diferencia con los motores pequeños de la competencia está clara. Los motores Mazda funcionan más tranquilos y esto contribuye a la sensación grandiosa que da este coche.

Reducir peso, una óptima aerodinámica y el refinamiento de la existente tecnología, según Mazda, tienen el mismo efecto sobre el consumo de combustible. Mazda llama al conjunto de estas tecnologías "SkyActiv".



SkyActiv es también el carácter del motor. Mazda construye la potencia del motor de tal forma que el coche estimula un estilo de conducción tranquilo. Dependiendo de la versión elegida el motor de 2.0 litros ofrece 120 o 165 cv (en ambos casos con un elevado par motor de 210 Nm). Los caballos son recién soltados en elevadas revoluciones. En revoluciones bajas, la reacción al acelerador es indirecto y reservado, especialmente en la versión de 120 cv. La versión de 15 cv reacciona más ávido a las órdenes del conductor.



La diferencia con los motores pequeños de otras marcas, es que los motores Mazda ofrecen más agilidad. Es posible conducirlos con revoluciones muy bajas, como si fueran motores diésel. El consumo durante la prueba de las versiones de 120 y 165 cv era prácticamente igual con, respectivamente, 6.2 y 6.5 litros por 100 kms.

Pon atención en la elección de los neumáticos, si compras el coche. La versión con neumáticos de baja resistencia "rodea" más distancia cuando el conductor suelta el acelerador. Hace sentir al coche más liviano y resulta más fácil conducir económicamente.





## Diésel

El motor diésel con su contenido de 2.2 litros es también más grande que lo acostumbrado. En contraste con los motores a gasolina, no se nota de ninguna manera que hayan adaptado su carácter para economizarlo. La fuente de poder de 150 cv / 380 Nm reacciona mucho más directo a los deseos del conductor, y con un número de revoluciones bajo ya está asegurada una potentísima aceleración.

El motor a gasolina de 165 cv puede ser más veloz en teoría, el motor a diésel da una mayor sensación de velocidad. Cuando se aprieta el acelerador hasta el piso, el "Mazda 3 SkyActiv-D" es excitantemente rápido. Con el diésel bajo el capó, el Mazda3 puede competir fácilmente con coches de segmentos más altos.



Aún después de un recorrido con algunas extravagancias a velocidades elevadas, el consumo era agradablemente bajo: 4.0 litros por 100 kms (según la fábrica 4.1 litros por 100 kms). Tenemos que anotar aquí que el consumo bajó espectacularmente en larga distancia, pero que subió bruscamente en recorridos cortos (como en la ciudad).

## Comportamiento en camino

Las anteriores generaciones del Mazda3 eran confortables y a la vez deportivas. El nuevo Mazda3 también ofrece amplio confort, mientras que la comunicación con el conductor es excelente. El chasis ciertamente no es duro, sin embargo las protuberancias del pavimento son eliminadas muy eficazmente. Es notorio como el volante cabe en la mano. La dirección es exacta. Hace parecer que no hace falta frenar para la curva, pero en realidad la estabilidad del coche es regular.

El énfasis está en el confort en esta generación. El nuevo Mazda3 es menos ágil que la anterior generación y en vez de eso ofrece la tranquilidad y la grandeza de un segmento mayor.



## Conclusión

Mazda se mete en la lucha entre los segmentos con el nuevo Mazda3. Una extensa prueba nos enseña como Mazda quiere ganar esta batalla: trascendiendo su propio segmento.

El Mazda3 es más grande y tiene un carisma más elegante que la mayoría de los coches en su segmento. Mazda elige materiales de alta calidad, un equipamiento completo (a pesar de que "MZD Connect" no nos convence en la presente versión) y la ergonomía bien pensada.

Mientras que casi todas las marcas reducen sus motores, Mazda elige motores grandes "a la antigua", los cuales son económicos gracias al refinamiento de la tecnología existente. En conjunto con un chasis refinado, causa más confort y la sensación de conducir un coche de un segmento mayor. ■



# Especificaciones

## Mazda 3 2.0 SkyActiv-G

### Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	446 x 180 x 145 cms
Batalla	270 cms
Peso	1.205 kg
Remolque	600 kg
Remolque frenado	1.300 kg
Contenido del tanque de combustible	51 l
Maletero	350/1250 l
Dimensiones de los neumáticos	205/60R16

### Motor y prestaciones



Cilindradas	1496 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	120 cv @ 6000 rpm
Par motor	210 Nm @ 4000 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	8,9 seg.
Velocidad máxima	195 kms/h
Consumo promedio	INF l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	grs/km

### Precio

Precio	€ 0
Modelo mas barato	€ 17.750