



Mazda CX-30

Un clase media por encima de la media

Prueba | Los SUV son el tipo de automóvil más popular del momento. Mazda lo lleva a gala muy hábilmente ofreciendo tanto un SUV compacto y uno grande: los CX-3 y CX-5. Y ahora se agrega a la familia un SUV de tamaño mediano: el CX-30. ¿Queda espacio para otro SUV? ¿Tiene este recién llegado las cualidades para ser tan exitoso como los otros SUV Mazda?

Tendría más sentido para un modelo situado entre el CX-3 y el CX-5, el nombre CX-4. Sin embargo, dicha denominación ya se emplea en un modelo que Mazda sólo ofrece en el mercado china. Además, el nuevo SUV se basa en el nuevo Mazda3, por lo que el nombre CX-30 lo refleja de forma más clara.



El CX-30 se reconoce inmediatamente como un SUV Mazda gracias al estilo de la casa, el denominado

"Kodo". Este diseño continúa desarrollándose con cada nuevo modelo. El morro del CX-30 tiene el aire moderno y poderoso del resto de la gama Mazda, pero los diseñadores han logrado este resultado dibujando líneas cada vez más abstractas. La línea del techo tiene un inequívoco aire de coupé. Este juego de formas puras proporciona un aspecto mucho más fuerte que con líneas forzadas, acentos o colores. Con una longitud de 440 cm y una distancia entre ejes de 266 cm, el CX-30 encaja perfectamente entre los otros SUV que ofrece Mazda y lo hace aún más práctico.

Espacio

Su bonito aspecto exterior no se logra a expensas de sacrificar la habitabilidad interior. El espacio en la parte delantera es normal para un automóvil de este tamaño, siendo suficiente en la parte posterior. El interior de nuestro vehículo de prueba tiene un acabado realmente bonito, con paneles que separan los diversos controles con líneas simples y a la vez potentes.

"El CX-30 puntÃºa por encima del promedio

en casi todos los aspectos"



Una vez tras el volante, la sensación de comodidad del conductor es inmediata, pero es difícil explicar por qué. La razón está en sus muchos detalles. Los pilares A y C están colocados de tal manera que no obstruyen la visión del conductor. El centro del volante y el velocímetro están perfectamente alineados. Las proporciones del respaldo al asiento de los asientos delanteros se han elegido de tal manera que el conductor, de una forma muy natural, permanece en equilibrio y se inclina menos con su peso sobre el asiento. Todos estos detalles aseguran que el CX-30 es un poco más agradable en el uso diario que cualquier otro SUV. Es algo que apenas se nota durante una prueba de conducción en el concesionario, pero a la larga marca la diferencia.

Equipamiento

Como es habitual en un automóvil de precio, el CX-30 ofrece un sistema integrado de audio, comunicación y navegación (incluido el apoyo para Apple Carplay / Android Auto). En modelos anteriores de Mazda, este sistema se controlaba mediante la pantalla táctil ("touchscreen"), con un botón de pulsar y girar y mediante el reconocimiento por voz. Desafortunadamente, la función de operar la pantalla tocando ya no está disponible y es una auténtica pérdida. El sistema de audio opcional Bose tiene un sonido razonablemente bueno. Los altavoces para bajos están integrados a los lados del tablero y debido a eso, el sonido es mucho menos estruendoso que lo habitual con esta marca. El brillo va a la zaga de otros sistemas de audio "premium", pero en general el sonido no es malo.

El CX-30 está disponible con todos los sistemas de seguridad activos y pasivos disponibles actualmente. Alrededor de la mitad se incluyen en el equipamiento básico, el resto es opcional. Por tanto, Mazda ofrece aproximadamente la misma relación calidad-precio que sus competidores directos.

SkyActiv-G

Los Mazda CX-3 y CX-5 deben su éxito, entre otras cosas, a sus peculiares motores. Otras marcas optan por motores cada vez más pequeños en pos del ahorro de combustible. Por su parte, Mazda se aferra a motores de mayor tamaño, pero opta por refinarlos aún más para reducir el consumo de combustible.



La diferencia entre el CX-30 y otros motores se nota más cuando se elige el "SkyActiv-G": un motor de gasolina de cuatro cilindros y 2.0 litros que entrega 122 hp / 213 Nm. Es tan silencioso y sin apenas vibraciones que después de presionar el botón de inicio apenas se nota que la mecánica está funcionando. El ruidos de los neumáticos o el viento también son mínimos, por lo que el CX-30 apenas produce sensación de velocidad. Tanto si se conduce a 100 km / h en cuarta marcha como a 80 km / h en sexta: el motor apenas necesita hacer esfuerzo, por lo que el CX-30 proporciona un confort sin precedentes.

Si un motor muestra tanta flexibilidad, ¡el rendimiento debe ser bueno! Sin embargo, cuando pedimos más respuesta al acelerador, parece ser diferente. Independientemente de la marcha seleccionada y casi

de la velocidad, el CX-30 responde con soltura al acelerador. Solo cuando llevamos el pedal al piso y la velocidad se mantenga por encima de 4,000 rpm, la potencia realmente se aflojará. Su rendimiento es comparable al de sus competidores con motores más pequeños. La diferencia la marca su flexibilidad: los motores pequeños de otras marcas siempre trabajan a mayor régimen, mientras que el CX-30 brinda más sosiego con un estilo de conducción tranquilo. El consumo de prueba de 5,9 litros por cada 100 kms es comparable e incluso más favorable que el de automóviles similares con motores más pequeños.



Cuando el SkyActiv-G está combinado con una transmisión automática y tracción a las cuatro ruedas, la cosa cambia. El vehículo sabe cómo enmascarar adecuadamente las limitaciones del tren de potencia, de modo que la diferencia entre la máxima calma cuando se conduce relajadamente y la falta de potencia cuando se conduce deprisa se nota menos. Hemos recorrido la misma ruta con el ejemplar de transmisión automática que con el manual, pero en esta ocasión el consumo promedio fue de 6.4 litros por cada 100 kms.

SkyActiv-X

Completamente nuevo para el Mazda CX-30 es el motor denominado "SkyActiv-X" con 180 CV. En este caso, la técnica de un motor diésel potente y eficiente se combina con la de un motor de gasolina ágil y rápido que termine por ofrecer lo mejor de ambos mundos. Muchas marcas han intentado realizar esto antes, pero Mazda es la única que ha tenido éxito. La solución radica en la instalación de un sensor en la

cámara de combustión, de modo que una computadora súper rápida controla con precisión la combustión. El problema de esta tecnología es que la velocidad, la presión del aire y las condiciones climáticas requieren un control diferente del motor.

Prácticamente nada de la tecnología especial se nota sobre el terreno. ¡Y es exactamente lo que Mazda pretendía! La marca sostiene que los automóviles eléctricos y los híbridos exigen demasiado al conductor (o imponen restricciones con respecto a los remolques) y que el respeto ambiental de los motores va mucho más rápido al mejorar la tecnología actual. A nivel mundial, y a corto plazo, Mazda ha ganado definitivamente un punto. Exactamente como promete la marca, el motor SkyActiv-X ofrece una gran cantidad de par motor a baja velocidad, lo que hace que el SkyActiv-X sea más atractivo que el modelo básico. Según Mazda, la tecnología SkyActiv-X es en la práctica de un 10 a un 15% más eficiente que un motor de gasolina convencional. Si el vehículo se conduce deliberadamente de forma económica, la eficiencia llegará al 20%. Debido a su carácter más alegre, el coche de prueba SkyActiv-X invita a ser conducido de forma más rápida que el SkyActiv-G, lo que significa que el consumo de combustible fue mayor (6.4 litros por 100 kms).



SkyActiv-D

El CX-30 también puede equiparse con un motor diésel. Es también una opción moderna, pero sin tantas innovaciones como en los motores de gasolina. Ello redundante en que el CX-30 se equipare más a un

SUV tradicional. El potente diésel de 116 cv / 270 Nm funciona bien, solo se escucha a alta velocidad y es, en promedio, económico (4,6 litros por 100 kms) para un automóvil así. Debido al mayor peso en el tren delantero, el CX-30 diésel manifiesta una mayor sensación en la dirección, pero sigue siendo una diferencia pequeña.

Comportamiento en carretera

Incluso en carretera, el Mazda muestra un comportamiento terco. Tradicionalmente, el placer de conducir lo identificamos con un automóvil alegre y con la dirección directa que brinda la sensación necesaria de la conducción deportiva. Por el contrario, hay marcas que ofrecen todas las facilidades en la conducción y, por lo tanto, ofrecen al conductor una sensación superior. ¿El problema? Esto solo destaca con un estilo muy pronunciado de conducción deportiva.

Mazda apuesta por su propio enfoque y, especialmente, por el refinamiento y eso siempre se disfruta. El CX-30 ofrece buenas sensaciones porque es una combinación muy equilibrada. El CX-30 es cómodo y no pierde precisión en carreteras con piso irregular. En ciudad, resulta dinámico y manejable gracias a sus dimensiones compactas y buena visibilidad. A alta velocidad es capaz y seguro. El único inconveniente que puede achacarse es que el CX-30 realmente no sobresale en nada. Su ventaja es obvia: es bueno en todo.



Conclusión

Mazda presenta el CX-30: un SUV de gama medio a mitad de camino entre un compacto y uno grande. Su tamaño lo convierte en una valiosa opción en la gama Mazda. Sin embargo, es mucho más que un SUV mediano. El CX-30 puntúa por encima del promedio en casi todos los aspectos. Gracias a sus líneas claras y sencillas, el CX-30 tiene un aspecto potente y elegante a partes iguales. Su espacio interior es más que adecuado y su equipamiento es completo y moderno.

Mazda toma decisiones arriesgadas en lo que a motores refiere. Si bien la competencia utiliza motores cada vez más pequeños que tienen que trabajar a mayor régimen, Mazda opta por motores tradicionalmente grandes que resultan igual de económicos gracias a un extenso refinamiento; esto no solo se aplica en teoría sino también en la práctica. Gracias a esta opción que elige Mazda, el CX-30 ofrece más confort y flexibilidad. Su equipamiento es moderno y completo. Gracias a una sofisticada combinación de la posición del asiento, la suspensión, la conducción y la visibilidad, el CX-30 es un automóvil muy agradable de conducir. En resumen: se trata de un gama media que ofrece cualidades superiores a la media. ■



Especificaciones

Mazda CX-30 SkyActiv-G 122 Evolution

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	440 x 180 x 154 cms
Batalla	266 cms
Peso	1.395 kg
Remolque	600 kg
Remolque frenado	1.300 kg
Contenido del tanque de combustible	51 l
Maletero	430/1406 l
Dimensiones de los neumáticos	215/55R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1998 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	122 cv @ 6000 rpm
Par motor	213 Nm @ 4000 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	10,6 seg.
Velocidad máxima	186 kms/h
Consumo promedio	5,1 l / 100 kms
Consumo urbano	6,2 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,5 l / 100 kms
Emision CO2	116 grs/km

Precio

Precio	€ 26.425
Modelo mas barato	€ 24.775