

Revisión del Mazda 3 híbrido 2020

Ingeniería, 24/09/2020



Para una marca pequeña, es bastante notable cuánto contribuyó Mazda al panorama

automotriz. El motor rotativo, algo tan complejo que ni siquiera Mercedes-Benz pudo hacerlo bien, es un ejemplo de su destreza en ingeniería.

El otro es el MX-5. Simplemente, uno de los mejores autos producidos en serie que jamás haya adornado esta tierra.

La única otra marca de automóviles que se podría decir que ha logrado un éxito similar con el mismo libro de cocina es Porsche. Sin embargo, yo diría que el costo de entrada a ese territorio demuestra que la hazaña de Mazda de mantener el MX-5 alcanzable, mientras logra tales objetivos con su evolución, es en realidad incluso mayor de lo que se pensaba.

Entonces, no hace falta decirlo, me sentí muy feliz e intrigado al escuchar la noticia de que estaría probando la última incursión de Mazda en la heterodoxia. Ese sería el nuevo Mazda 3 Astina Skyactiv-X M Hybrid 2020.

Para simplificar las cosas, este es el intento totalmente único de Mazda de reducir las emisiones de lo que todos conocemos como motor de gasolina, sin corromper la receta principal en absoluto. Este automóvil funciona, se siente y se conduce como un automóvil normal de gasolina, ante todo.

La inteligencia que ocurre debajo de la cubierta del motor no quita ni altera la experiencia en la que todos estamos bien investidos.

Si está interesado en comprender el meollo de la cuestión de cómo funciona Skyactiv-X, lea aquí. Para esta revisión, sin embargo, nos centraremos más en cómo era vivir.

No hay mucho que revele la naturaleza única de esta línea motriz. Como emplea encendido por compresión, como un diésel, casi esperaba algún ruido de traqueteo y golpeteo durante un arranque en frío en una mañana helada. Ese no fue el caso en absoluto.

Curiosamente, parece estar usando SPCCI durante la aceleración y el encendido regular durante la marcha por inercia. El cambio al encendido normal parece ocurrir cuando se levanta el acelerador al alcanzar la velocidad de cruce deseada.

Se puede ver qué modo de encendido está utilizando actualmente el motor a través del menú de estado que se encuentra en la

pantalla central de información y entretenimiento.

Incluso con el acelerador completamente abierto, usará SPCCI para llevar el automóvil a la línea roja. El motor acelera limpiamente y tampoco le importa estar colgado del extremo superior del tacómetro. Si se sintoniza, puede discernir un poco de quejido de la correa del sobrealimentador / bomba de aire.

El rendimiento es bueno para el paquete. El motor tiene 2,0 litros de cilindrada y genera 132 kW de potencia y 224 Nm de par a 3000 rpm. La versión Skyactiv-X se ofrece con una manual de seis velocidades y una automática de seis velocidades, y nuestro auto de prueba cuenta con la última opción de transmisión.

Para darle una sensación de escala a su rendimiento, espere que no se sienta diferente del G25 Astina normal, que cuenta con un motor más grande. El motor de aspiración natural de 2.5 litros en ese automóvil genera una potencia similar de 139 kW y 252 Nm de torque a partir de 4000 rpm. Solo pesa 60 kg menos, lo que proporciona un razonamiento adicional de por qué ambos autos se sienten muy similares en términos de rendimiento general.

Como mencioné antes, el tren motriz Skyactiv-X suena y se siente genuinamente como un motor de combustión convencional. El único traqueteo leve que noté fue una vez que el auto estaba caliente y estaba dando una vuelta de tres puntos en un estacionamiento subterráneo, con las ventanillas bajadas. Considere la posibilidad de notar algo similar que ocurre raramente.

El mantenimiento de un motor Skyactiv-X durante un período de cinco años y 50.000 km solo le costará \$ 118 más que si optara por el modelo normal de 2,5 litros. Eso significa que la introducción de la tecnología SPCCI no es una carga para la billetera. También está cubierto por la misma garantía de kilómetros ilimitados de cinco años que el resto de la gama.

Cosas bastante impresionantes desde el punto de vista de la ingeniería.

Sin embargo, llamarlo híbrido, incluso uno suave, es dibujar un arco largo. No es una pizca en el Toyota Corolla Hybrid, ni tampoco ofrece los mismos beneficios que uno.

Mazda a nivel mundial no se refiere a Skyactiv-X como una tecnología híbrida o híbrida suave. De hecho, Mazda Global menciona que su nueva tecnología de motor Skyactiv-X puede funcionar "como unidad de potencia independiente o en vehículos híbridos e híbridos enchufables".

Al igual que en, utiliza la tecnología para complementar sus auténticos híbridos de un futuro no muy lejano, a la Toyota. Etiquetar prematuramente esta tecnología con el mismo apodo es un paso en falso local en mi opinión.

Al usar la fase 'híbrido suave', instantáneamente está abriendo una comparación con Toyota. Dado que la tecnología de Toyota ha proliferado en toda su gama desde hace bastante tiempo, naturalmente obtendrá clientes inteligentes de híbridos ex-Toyota que se acercarán a su concesionario esperando algo similar. Tal vez esté buscando una actualización, o algo un poco elegante, con los mismos tipos de beneficios a los que están acostumbrados.

Con 7,1 l / 100 km, el Mazda sigue siendo bastante económico. Sin embargo, llamarlo híbrido casi socava la tecnología en sí.

En cierto modo, se enfrenta a la competencia desleal y, a su vez, tiene problemas para gestionar las expectativas de los clientes que proceden de un producto de este tipo. Donde la parte eléctrica del Toyota híbrido puede funcionar en lugar del motor de gasolina, la implementación de Mazda solo puede ayudar, lo que significa que el motor de gasolina siempre funciona en conjunto.

Afortunadamente, la introducción de una batería no ha eliminado ninguna facilidad de uso de la versión Skyactiv-X. La capacidad de carga sigue siendo la misma que la versión normal en un aceptable 295L. Por lo que vale, la capacidad de

remolque sigue siendo la misma con 600 kg / 1200 kg sin freno / con freno, con un peso de descarga de la bola de remolque limitado a 80 kg.

El interior también es el mismo que el del Astina G25 de alta especificación. No solo está bien ensamblado, sino que está en el límite superior en su ejecución.

El tablero de instrumentos centrado en el conductor está revestido de cuero suave de simulación que se ve y se siente tan bien como el verdadero. Este material luego fluye hacia las puertas a la misma altura, creando una agradable sensación de consistencia en su diseño. Hay otros elementos que se sienten lujosos, como las elegantes rejillas de los altavoces con acabado de aluminio cepillado que cubren elementos de su sistema de audio premium Bose de 12 altavoces.

Para rematar la experiencia se encuentra una configuración de infoentretenimiento de pantalla ancha de 8.8 pulgadas cuidadosamente empotrada, controles de aire acondicionado reducidos y el dial giratorio fácil de usar de Mazda para controlar la pantalla central. Es maravillosamente simple pero también se siente caro. Toma la simplicidad de, digamos, un Golf de 7.5 generación actual, pero agrega una inteligente selección de mejores materiales en los lugares correctos para elevarlo por encima de su rival alemán.

Una vez que se sienta cómodo en el asiento, se sentirá bastante mimado por la consola central alta y la línea alta de las puertas. Me encanta un buen volante de borde delgado, y el que se encuentra en el Mazda es exactamente eso. La activación de los botones de la rueda hacia arriba y hacia abajo puede ser un poco torpe de usar y también se siente un poco inestable, pero ese soy yo el que me está volviendo quisquilloso.

A diferencia de otros en el segmento, el sistema de frenado de emergencia autónomo de Mazda funciona mientras viaja hacia adelante y hacia atrás, y el último frenado automático en reversa se activa cuando se acerca rápidamente a un objeto, o cuando un objeto se acerca rápidamente a su trayectoria planificada, en situaciones de tráfico cruzado.

Más automóviles de esta clase necesitan estas dos opciones de freno automático de marcha atrás como estándar, ya que contribuirán en gran medida a evitar las tragedias en los caminos de entrada, que vemos demasiadas en nuestro país.

Luego está la falta de vidrio. Parte del diseño llamativo del Mazda 3 es una ventana hacia arriba en la puerta trasera, que ayuda a que la chapa del área se mezcle con su panel del cuarto trasero bastante dominante.

Se ve fantástico desde fuera. Sin embargo, en el interior crea un entorno bastante oscuro y encajonado para sus ocupantes. Cuando está sentado en la parte de atrás, simplemente tiene un pequeño panel de vidrio para mirar, algo así como un pastillero. La oscuridad y la pequeña pieza de vidrio magnifican la falta de espacio físico real que existe, lo que hace que la experiencia general no sea tan agradable como la de otros en el segmento.

Sin lugar a dudas, el Mazda 3 se ve bien, con muchas curvas de radio amplio y una falta total de pliegues tensos que manifiestan un ambiente exterior bastante dinámico y de sensación técnica.

Agregue una excelente opción de color de la lista de opciones, como el maravilloso Soul Red Crystal de Mazda a un costo de \$ 495, y obtendrá un verdadero giro de cabeza.

Mazda a menudo ha dado mucha importancia a que sus autos sigan siendo algo divertidos de conducir, independientemente del tipo de familia del producto.

El Mazda 3 sigue ese libro de jugadas, con una excelente dirección de sensación directa y un paquete de suspensión cómodo pero deportivo que nunca se siente fuera de su profundidad en escenarios variados, ya sean carreteras rurales de ritmo rápido o betún moteado y deslustrado del centro de la ciudad. El ruido de la carretera rara vez interfiere con el ambiente de la cabina,

y parece que vale la pena el costo de entrada en términos de niveles de ruido, vibración y dureza.

Si eso es lo que está buscando, espere hasta que Mazda finalmente incorpore esta planta de energía con un verdadero híbrido completo o con un sistema enchufable. Ahí es cuando comenzará a pagar dividendos a corto plazo para aquellos cazadores de gangas que ahorran combustible.

Sin embargo, ahora no es el caso. Tampoco es un problema.

Curiosamente, todos nos beneficiamos de su decisión de gastar \$ 3000 más por adelantado. A medida que entregue su automóvil, lo venda y continúe proporcionando motorización para muchos otros fuera de su propiedad, seguirá siendo menos dañino para el medio ambiente y más económico que un Mazda 3 convencional.

Si se considera uno de los primeros en adoptar la tecnología, es probable que ya le guste Mazda como marca. Eso significa que en realidad puede ver valor en el aumento de costo de \$ 3000 para un motor Skyactiv-X, dada su fanfarria tecnológica y su brillante alcance de operación sin interrupciones.

[Jorge Carlos Fernández Francés](#), empresario mexicano y fanático de los autos.