

# 24 horas con el todocamino que gasta menos que un híbrido (y no es un híbrido)



Nuestro recorrido de pruebas, que incluía tramos de ciudad y carreteras de todo tipo se hizo siempre circulando al máximo de la velocidad permitida en cada momento.

Después de hacer una prueba de 375 km al volante del Mazda CX3 con un consumo real de 4,7 litros, este todocamino de la marca japonesa se posiciona como una muy buena alternativa a los vehículos híbridos por su reducido consumo de carburante y su precio ajustado.

El examen lo hemos realizado en condiciones reales de uso, circulando al máximo permitido tanto en carretera como en ciudad en todo momento. No es, por lo tanto, una prueba de consumo de las que se hace habitualmente circulando a 70 km/h por una carretera elegida específicamente con muchas bajadas para poder lograr un consumo ajustado. Consistía en una conducción similar a la que hace un conductor normal en su día a día.

Comenzamos a las 9.00 en el circuito del Jarama (Madrid) y desde allí hasta la calle Toledo, circulando por la M30 tanto en su zona exterior como en la subterránea, siempre intentando rodar al máximo permitido, 90 km/h y más tarde 70 km/h. Posteriormente un recorrido por ciudad en un día complicado

(29 de diciembre), con bastante tráfico.

Es una buena alternativa a los híbridos por su reducido consumo de carburante y su precio

A continuación el navegador nos llevó por un camino con poco tráfico en dirección hacia San Martín de Valdeiglesias y desde allí hacia la ruta del valle del Tiétar. A partir de ahí comenzamos la subida hacia el puerto de El Pico, con pendientes muy pronunciadas hasta llegar a la Venta la Rasquilla y, tras un pequeño descanso para un desayuno, vuelta hacia Madrid por el mismo recorrido. En el camino de vuelta, bastante más tráfico, incluso retenciones en la entrada de la A-5. Y como apuntamos, siempre rodando al máximo de la velocidad permitida.

Después de 375 km llegamos a nuestro destino nuevamente en el circuito del Jarama, tras haber conseguido una velocidad media de 75 km/h, incluyendo una zona urbana en Madrid y un recorrido por la M30.

Entre 4,5 y 5 litros

Durante nuestro recorrido de pruebas hemos tenido momentos en los que el consumo se ha llegado a situar en 4,5 litros, un valor realmente espectacular para ser en una utilización real y a la máxima velocidad permitida.

En el lado opuesto también cabe destacar que en los momentos de la subida al Puerto de El Pico en algún momento ha llegado a situarse en 4,9 litros, pero en el momento que llegamos a coronar el puerto este valor se situó nuevamente en 4,8 litros, y bajó hasta 4,7 enseguida.

En las pruebas tuvimos momentos en los que el consumo se ha llegado a situar en 4,5 litros

En cuanto al valor homologado de consumo para el Mazda CX3 equipado con el motor diesel 1,5 D, es de solo 4,0 litros. Es un valor muy bueno, pero para lograrlo hay que hacer una conducción arriesgada, reduciendo mucho la velocidad y rodando

siempre al límite, algo que no era el objetivo de nuestro prueba.

Otro aspecto que nos parece destacable es lo fácil que resulta conseguir un valor muy ajustado de consumo en este Mazda CX3. Y es que el concepto de “a punta de gas”, que poco a poco se ha perdido en muchos coches modernos, en este caso lo encontramos desde el primer instante. En otros coches para mantener una velocidad de 90 o 100 km/h hay que ir pisando el acelerador o soltando de manera constante.

Por el contrario, en este caso la mayor parte del tiempo podemos circular sin pisar el acelerador y solo en momentos puntuales hay que acelerar, pero muy poco. Una simple presión suave sirve para mantener el ritmo de marcha y eso es lo que realmente sirve para lograr un consumo tan ajustado. Un acelerador de tipo órgano sumado al concepto Jinba Ittai de Mazda, en el que la conducción se centra en el placer del conductor al volante, crean esa sensación de respuesta directa y automática.

¿Conclusiones? Los consumos de este CX3 son perfectamente comparables con los de un buen vehículo híbrido (en algunos casos incluso inferior). En este último caso al llevar un motor eléctrico permite reducir el consumo de manera importante en el uso en ciudad, pero cuando hay que rodar por carretera esta ventaja se convierte en una limitación, sobre todo porque al ser híbrido pierde dinamismo lastrado por el peso adicional de las baterías y requiere un cambio automático menos eficiente que el manual de seis marchas que incorpora este Mazda CX3.

Fuente: [elconfidencial.com](http://elconfidencial.com)

