

VW Tiguan TDI

34.290 €



Sus rivales naturales son Tiguan, ix35 y Kuga

El nuevo CX-5 contra todos

Hasta no hace mucho, Mazda parecía no encontrar su sitio. Ahora vuelve a la carga con el CX-5, un provocador, espacioso, ligero y bien motorizado

El sendero hacia el éxito no tiene nada de recto. Todo lo contrario; es un camino curvo, una subida constante seguida de bajadas empinadas. Ninguna empresa conoce mejor este camino que Mazda. En los años ochenta, consiguieron hacer del 626 no solo un éxito de importación, sino también el primer automóvil japonés que consiguió vencer a un alemán dentro de una comparativa. Desde entonces, las cosas han ido más tranquilas para Mazda.

Como al resto de fabricantes japoneses, el éxito del trío corea-

no de Chevrolet, Kia e Hyundai ha caído como un jarro de agua fría en sus números de ventas.

En este 2012, la firma japonesa ha decidido retornar con más fuerza que nunca. Desde que presentaron el compacto Mazda2, parece que se han propuesto romper la espiral de la fabricación de automóviles cada vez más grandes y con mayor peso. Pero el nuevo modelo de SUV compacto, el CX-5, no supone también renunciar al espacio. Con sus 4.555 mm, el Mazda supera al resto de sus competidores en lo que respecta a longitud: al Ford, por 112; al Volkswagen, por 129 y al Hyundai, por 145

mm. Si además le sumas el exuberante tamaño de su batalla, no es de extrañar que consiga hacerse con el mejor habitáculo de toda la comparativa. Para colmo, el Mazda deja también 'K.O.' a cualquiera de sus rivales en cuestión de peso. Sus 1.534 kg, suponen un valor de 106 kg menos que el Hyundai ix35, 129 menos que el Ford Kuga, o 168 menos que el Tiguan.

El principal responsable de que la carrocería del Mazda sea tan ligera es una estructura fabricada con un 61% de acero de alta resistencia. Puesto que los demás componentes también pueden fabricarse con una

construcción igual de ligera, el resultado final redunda en una diferencia abismal de peso que hace que el consumo se reduzca, al mismo tiempo que se aumenta su potencia y la dinámica de su conducción. El nuevo motor diésel de 2,2 l de Mazda promete una marcha suprema, las mejores prestaciones y, con diferencia, los valores de consumo oficiales más bajos.

Ahora le toca al CX-5 enfrentarse con el económico Hyundai ix35, con el dinámico Ford Kuga y con el rey del segmento: el VW Tiguan. Es el momento de saber si el sendero del éxito de Mazda se ha iniciado correctamente.

Hyundai ix35 CRDi

26.540 €

**CAMA
MEDIA**

SUV
Tracción 4x4

Ford Kuga TDCi

27.650 €



Mazda CX-5

29.990 €





Ford Kuga TDCi



Ford Kuga

2.0 TDCi 4x4

►► El Kuga echa a andar al más mínimo empujón y con una dirección directa, sumamente agradable y precisa en las curvas. Si te pasas con el acelerador, entra en acción el ESP y pone orden antes de que todo se descontrola durante el sobreviraje.

A pesar de su disposición tan dinámica, el ajuste estándar te permite un confort de suspensión bastante bueno. Su grufón motor diésel de dos litros contribuye también a mostrar el carácter más enérgico del Kuga. Con una aceleración sorprendente, una resistencia aerodinámica extraordinariamente baja y un consumo muy ajustado, el motor dirige al Kuga con agilidad, apoyado por el corto desarrollo del cambio de seis relaciones.

El habitáculo ha sido el principal responsable de que el Kuga no haya conseguido estar más arriba en la lista de ventas. Su maletero ofrece la menor capacidad de carga y los que viajan en la parte trasera tienen que apretarse en la banqueta sin apenas espacio para las rodillas. En la parte de delante, la consola central hace también que el espacio para el conductor y el copiloto sea también bastante estrecho.



El navegador es bastante intuitivo de manejar y su pantalla, muy clara de leer. Es una opción que vale 1.350 euros y va en un paquete

La estructura en forma de C de los pilares no contribuye a mejorar la visibilidad del Kuga. La posición de los asientos traseros es alta, pero sin apenas sitio para las rodillas. El Ford es el único en el que los respaldos de la banqueta trasera pueden abatirse y crear un volumen de carga plano, aunque no muy espacioso

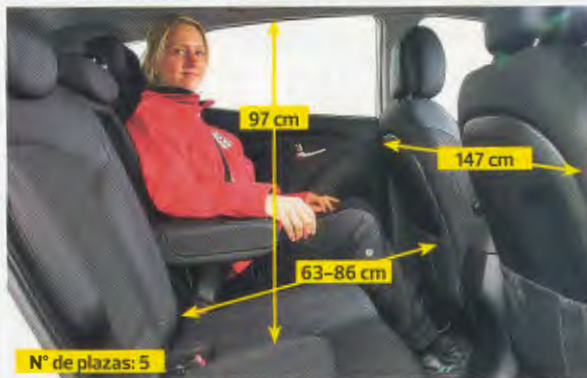




Su tracción integral es bloqueable al 50:50 e incluye también un eficaz sistema de ayuda a la bajada de pendientes



Bien podrían haber eliminado la ridícula ventanita que hace la forma de C del pilar C, pues no hace nada por mejorar la escasa visibilidad en la parte de atrás. Aunque la banqueta esté colocada en una posición muy baja, el espacio para la cabeza sigue siendo reducido, no así el de las piernas



Hyundai ix35 CRDi



POSICIÓN FINAL

3

547 PUNTOS

Hyundai

ix35 2.0 CRDi 4WD

► Sí, es verdad. Hyundai ha ganado terreno, pero tenían mucho que conquistar. En su interior ofrece espacio suficiente para cinco pasajeros en sus asientos, cuyo único defecto es la falta de apoyo en los lados. En cuanto al motor, el diésel seduce por su trabajo codo a codo con una caja de cambios de seis marchas que le sienta como un guante y porque, gracias a su temperamento comedido, sus niveles de consumo resultan muy económicos. Es una lástima, sin embargo, que el confort en el viaje se vea reducido por culpa del ruido del motor o del viento o por culpa de la suspensión. En cuestiones de seguridad, el Hyundai tiene la robustez de un tranvía. Cuando advierte algún problema, el ESP frena su potencia. Su dirección asistida, que ofrece una respuesta algo pobre, le otorga un aire de agilidad domesticada. Las grandes bazas del Hyundai son sus bajos costes y su garantía. No obstante, sus frenos y la falta de sistema de asistencia ponen de manifiesto que la ambición del ix35 tiene sus límites. Su precio final con todo el equipamiento completo es solo 550 euros más caro que el CX-5. Yo solo te digo que ganar terreno no es igual que adelantar. ■

VW Tiguan TDI



VW Tiguan
2.0 TDI BMT 4Motion

► Ni la victoria es cuestión de suerte, ni la derrota es injusta. La vida es así. El Tiguan tiene el precio más elevado de la comparativa y eso es un importante lastre para alzarse con el triunfo final. Por lo demás, el Volkswagen sabe de sobra cómo jugar sus cartas. En lo que a carrocería se refiere, ofrece un espacio muy amplio, la mejor modularidad, los acabados más lujosos y una visibilidad óptima. En el apartado de confort, el Tiguan aprovecha para hacer su sprint gracias a factores como la comodidad de sus asientos delanteros, su banqueta, que puede desplazarse longitudinalmente, su baja sonoridad, o el confort de su suspensión. No tiene el dinamismo que puedes sentir con el Kuga o el CX-5, porque el control del ESP corta cualquier exceso.

Sus 140 CV deben hacer frente a 1,7 toneladas de peso, mientras que el Mazda tiene 10 CV más para llevar 168 kg menos. El peso hace que el Tiguan se anime solo con acelerones moderados y que los lleve a cabo con menos energía que el Mazda. De hecho, para moverse con soltura necesita que exprimas su caja de cambios de seis velocidades. A pesar de esto, su consumo no está nada, pero que nada mal.



El 'Auto Hold' es de serie y resulta muy útil al arrancar en cuesta. Además, lo puedes desactivar si no quieres 'intrusiones'



Es el automóvil en el que más cómodo se viaja en la parte de atrás, no tanto por el espacio disponible sino por la versatilidad de sus asientos. El sistema para abatir los asientos y la posibilidad de desplazar la banqueta longitudinalmente, le otorga una comodidad, algo empañada por la ausencia de un suelo plano