



Salón del Automóvil de Ginebra

[MOTOR](#)

Mazda sigue trazando su propio camino

El plan de desarrollo del fabricante japonés mantiene la apuesta por los motores de combustión en los próximos años con su Skyactiv-X como protagonista.

Actualizada 11/10/2017 a las 14:58 [Emilio Ralla Zaragoza](#)

Etiquetas [Zaragoza](#) [Motor](#)



El MX-5, 'roadster' biplaza y uno de los emblemas de la actual gama del fabricante japonés. | Mazda

Alejada de las tendencias del mercado en muchos aspectos, **Mazda tiene fama de ser una 'outsider' dentro del panorama automovilístico**. Valga como ejemplo su apuesta decidida por el diésel o sus reticencias a reducir la cilindrada e introducir la turboalimentación en sus motores tan en boga hasta prácticamente hoy en muchos de sus competidores. Los resultados de los últimos años le han llevado a reafirmarse en sus convencimientos y así de cara al futuro **el fabricante japonés se muestra decidido a seguir apostando por la combustión**.

Lejos de las opciones que otras marcas ya tienen en el mercado y en las que fían su crecimiento, Mazda, según su plan de desarrollo 'Visión 2030' presentado en Madrid, **no prevé contar con una motorización de tipo híbrido hasta 2019, la eléctrica llegaría entre ese año y el siguiente, y para 2021 presentaría su híbrido enchufable** y la conducción autónoma co-pilot. No es que el fabricante de Hiroshima no confíe en estas nuevas tecnologías o considere que son erróneas, más bien entiende que los sistemas de combustión van a seguir estando muy presentes en el parque automovilístico. Así sus estimaciones hablan de que **en 2030 un 84,4% de los vehículos seguirá contando con este tipo de propulsión** de una u otra forma, lo que le lleva a considerar que es necesario seguir trabajando en su mejora en cuanto a consumo y emisiones.

Su respuesta se denomina Skyactiv-X, un motor de gasolina que promete las prestaciones de un diésel. Se lanzará en 2019 junto al nuevo Mazda 3 y se irá introduciendo progresivamente en el resto de la gama. Su funcionamiento resulta novedoso. Para los momentos de conducción poco exigentes emplea una mezcla de combustible pobre que se activa mediante compresión, al igual que los diésel, mientras que el proceso sigue controlado por una bujía cuando se requiere una combinación más densa como en el arranque. **Así se pretende reducir los consumos un 30%**. "Con él, el Mazda 3 tendrá la aceleración de un MX-5 y el consumo de un Mazda 2", aseguró José María Terol, presidente y consejero delegado de Mazda España.

En defensa del diésel

Su llegada no significa que el fabricante nipón deje de lado las opciones diésel por las que realiza una férrea defensa frente a la tendencia a considerarlas contaminantes y sucias. **De hecho su 'Visión 2030' incluye la inclusión del motor Skyactiv-D de segunda generación entre 2019 y 2020**, y asegura que hoy por hoy, esta tecnología es la más eficiente en consumos y CO2. Su afirmación viene apoyada por un estudio realizado por el Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid que compara el rendimiento de diferentes SUV del segmento C, los vehículos de moda, en condiciones reales de conducción. **"En función de cómo se haya generado la electricidad, un diésel resulta menos contaminante que un eléctrico"**, expuso Terol. Dentro de la necesaria apuesta por la reducción de emisiones, su meta es haberlas disminuido en 2030 un 50% y un 90% en 2050.

Volver al [suplemento de motor](#).