Essai – Mazda 3 : Belle comme une italienne

Mazda propose actuellement une large gamme de véhicule. Si les SUV de la marque remportent un grand succès sur nos routes, il n'en va pas de même pour le constructeur dans la catégorie des compactes. Pourtant le modèle Mazda 3 n'est pas exempt de qualités et cela s'est encore renforcé avec ce quatrième opus. Wheels And You l'a testé pour vous.



- 4 cylindres, essence, 1'995 cm^3
- 122 ch à 6'000 t/min
- 213 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 197 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.4 sec.
- Poids : 1'380 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'460 x 1'795 x 1'435
- Conso. mesurée : 6.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 128 g/km (E)
- dès CHF 27'990.-, mod. essayé: CHF 35'851.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Chez Mazda, on n'hésite pas, on renouvelle. La Mazda 3 troisième du nom aura fait cinq années et hop, la voilà qui laisse sa place à la nouvelle. Est-ce la concurrence très vive dans la catégorie des compacts qui fait que ? Je ne pense pas, même si cela tombe bien car les proches rivales que sont les Kia Ceed, Ford Focus ou Toyota Corolla ont fait peau neuve récemment. Reste que les stars VW Golf, Renault Megane et Peugeot 308 vivent en tête et ce, sans avoir encore été renouvelées.

Mazda nous la promet comme étant meilleure en tout point avec même une légère montée en gamme. Une chose est sûre, Le constructeur nippon persiste à fabriquer des moteurs atmosphériques. Après l'essai du CX-5 et de la MX-5, un atmo Sauce Mazda ce n'est pas pour me déplaire. Voyons ensemble ce que donne cette Mazda 3 SkyActiv-G en attendant la SkyActiv-X pourvue d'une transmission intégrale.







A l'extérieur

Cette nouvelle Mazda 3 est splendide. Sa couleur de prime à bord peu attrayante, se veut moderne et cadre bien avec l'évolution de l'auto. Une ligne de toit fuyante donne à cette voiture une silhouette élancée et la situe entre un coupé et un break de chasse.

Une poupe rebondie, des ailes larges, un capot interminable débouchant sur un

regard tranchant et racé. De profil le nez plat n'est pas sans me rappeler ce que propose Volvo, mais en plus fin et plus dynamique, surtout avec ses phares qui se prolongent sur le côté.

Tout ce nouveau style « Kodo » propre à la maison apporte fluidité et dynamisme à cette quatrième génération. Ces lignes courbes forment comme une goutte d'eau étirée. Elles sont un enchantement visuel. Le dessin des rétros me fait penser à un œil en amande finement maquillé. Auraient-ils embauché un italien dans le secteur du design ? En revanche, cette belle ligne plongeante vers l'arrière n'offre certainement pas, une habitabilité arrière des plus spacieuses pour une voiture de cette longueur (4m46). Je vais y revenir…













A l'intérieur

La première impression est visuelle et elle me propose un intérieur assez élégant, relativement minimaliste avec juste ce qu'il faut de boutons de commande. La forme élancée de la planche de bord qui s'étire à l'horizontale contribue à donner cet aspect sobre et serein, je dirais même zen, à l'habitacle. Les aérateurs d'air sont logés sous cette dernière.

Cet intérieur qui semble dépouillé est en fait très bien étudié et super fonctionnel. Il offre tout ce dont le conducteur a besoin. L'écran central de 8,8 pouces orienté vers le conducteur est bien intégré. L'interface permet désormais la connexion Apple CarPlay et Android Auto. De série, il y a, entre autres, un accoudoir central qui cache un vaste rangement, un système audio avec huit haut-parleurs. Ce système, de marque Bose possède un caisson de basse intégré dans le coffre arrière. Le son réglable avec différentes ambiances permet à tout un chacun d'écouter sa musique avec un « bon » son. Le choix des matériaux et les ajustements sont dignes d'une voiture premium. Le conducteur a sous les yeux trois compteurs cerclés de chrome. Le central est numérique. Il y a cette juxtaposition du traditionnel et du moderne.

Les ajustements du siège conducteur proposés sont optimums. Le volant se règle en hauteur et profondeur. De quoi être parfaitement installé. Mazda offre de série, pour la première fois dans sa gamme, un airbag genoux pour le conducteur. Sur la console centrale le levier de vitesses a été remonté et avancé. En fait, les ingénieurs ont utilisé un concept pour positionner leurs commandes de manière à ce qu'elles tombent sous la main en liaison avec les mouvements naturels du corps. Très sincèrement pour les personnes de petite taille le levier de vitesse est un peu trop éloigné et oblige à trop s'avancer vers le volant. Pas facile de satisfaire toutes les morphologies.

La technologie embarquée et offerte de série comprend un régulateur de vitesse adaptatif, l'aide au maintien de voie et la lecture des panneaux. Selon la finition choisie on aura aussi le système anti-endormissement.

J'en reviens à cette ligne de toit plongeante à l'arrière et j'ouvre la porte arrière pour vérifier l'espace. En hauteur, pas de problème même pour un adulte d'un mètre quatre-vingt, sa tête ne touchera pas le ciel de toit. En revanche, il aura du mal à bien caser ses genoux si les occupants à l'avant ne s'avancent pas un

minimum. De plus, la petitesse des vitres arrière offre peu de luminosité et renforce ce côté confinement que l'on avait dans les premières Audi TT.

Cela reste une cinq places certes, mais la cible est clairement orientée vers un couple sans enfant plutôt qu'une famille. D'ailleurs, le volume du coffre de 334 litres a baissé de 30 m^3 par rapport à l'ancienne génération. C'est l'un des plus petits de sa catégorie et le seuil de chargement est situé bien trop haut avec un rebord qui oblige à soulever sa valise ou son sac de commission.













Sous le capot

C’est le CX-5 qui, en 2012, a inauguré la technologie SkyActiv sur le moteur de la marque. Ici point de turbo, Mazda ne cède toujours pas à la mode du downsizing. On découvre ainsi une motrice essence de 2.0 litre de cylindrée SkyActiv-G offrant 122 ch à 6’000 t/min et 213 Nm de couple à 4’000 t/min. Il permet le 0 à 100 km/h en 10.4 secondes et d’atteindre la vitesse maximale de 197 km/h.

La mécanique a subi plusieurs optimisations concernant la réduction des frottements et de son injection. Il est secondé par une micro-hybridation et une petite batterie lithium-ion. Cette technologie assiste le moteur thermique et se met en action lors des démarrages et relances moteur sans que le conducteur le ressente. Il s’agit juste d’un petit complément de puissance afin de moins consommer.

Ce moteur est accouplé à une boîte dont les rapports ont été rallongés par rapport à celle qu’elle remplace. Le couple à bas régime étant faible, la transmission compense sur les trois premiers rapports en étant plus courte, mais il faudra néanmoins monter les régimes pour avoir des accélérations ou relances correctes. Il faut vite retomber plusieurs rapports et souvent doubler en troisième. Le côté positif est qu’avec sa micro hybridation et sa boite longue, la consommation moyenne relevée lors de mon essai n’est que de 6.7 l/100km.







Au volant

L’adjectif qui vient en premier après avoir fait quelques tours de roue à bord de cette nouvelle Mazda 3 est : douceur.

En effet, toutes les commandes sont très douces. Le moteur, bien que manquant de gros couple à bas régime, n'aime pas être martyrisé ni poussé après 4'000 t/min. Il aime être mené en douceur à 3'000/3'500 t/min, un peu comme un diesel mais avec le son d'un moteur essence, le couple en moins. On l'entend d'ailleurs bien ce bouilleur. Il résonne légèrement en dessous des 3'000 t/min, offrant un son grave presque sportif et pas désagréable vraiment en adéquation avec la double sortie d'échappement.

Le problème est que cette conduite douce obligée est réalisable sur 90% des situations, mais dès que vous aurez besoin d'un peu de dynamisme et de reprise cela devient un combat et force à rétrograder et pousser loin dans les tours pour avoir la moindre chance d'effectuer un dépassement dans les règles de l'art. Heureusement, la boite est précise et le levier assez court en débattement. Il permet d'agir vite. Il faut donc accepter qu'avec ce moteur atmosphérique il n'y a point de salut sous les 4'000 t/min si l'on veut rouler vite. Peut-être que la jeunesse du moteur (à peine 2'000 kilomètres) n'aide pas. Néanmoins, cette motorisation suffit pour conduire cool en ville et sur la route. On s'habitue d'ailleurs très vite à son mode de fonctionnement et au final on aime parfois relancer haut dans les tours juste pour le plaisir des oreilles mais aussi de voir monter l'aiguille du compte tours encore plus haut.

Par ailleurs, Mazda continue d'affûter ses châssis au fur et à mesure que les générations avancent. Et cette quatrième du nom offre un comportement encore plus sain et surtout très équilibré. Le roulis dans les virages serrés est minime. Les grandes courbes sont avalées avec sérénité. Même si la voiture reste ferme, le confort est bien présent, principalement grâce au travail de suspensions bien calibrées. La direction retransmet assez bien la route mais elle est si précise qu'elle pardonne peu les « lâchés » de volant et oblige souvent une grande implication de la part du conducteur, générant des corrections, ce qui est très vite désagréable pour les passagers. Ce phénomène rencontré essentiellement sur autoroute où l'on a tendance parfois a tenir le volant d'une main.

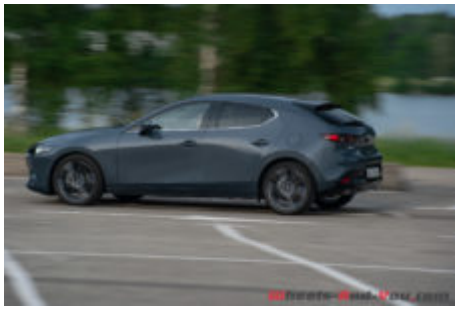
En termes de sécurité, cette Mazda 3 vient d'obtenir le maximum de 5 étoiles aux deniers crash tests NCAP. Par ailleurs, elle profite de toutes les dernières technologies d'aide à la conduite. Comme d'habitude, je déconnecte le système de détection de franchissement de ligne qui est, pour moi, vraiment trop intrusif. La nuit venue, l'éclairage intérieur très doux est relaxant et les phares éclairent la route comme en plein jour. L'affichage tête haute est très discret et affiche la

vitesse limite, la vitesse et les informations d'itinéraire à suivre quand le GPS est en action.













Verdict

Cette Mazda 3 bat le chaud et le froid. Son look moderne et son esthétique à couper le souffle en font une des plus belles de sa catégorie. Son intérieur design et bien fini n'est pas en reste, son châssis et sa rigueur ainsi que son confort offrent un certain plaisir à la conduite.

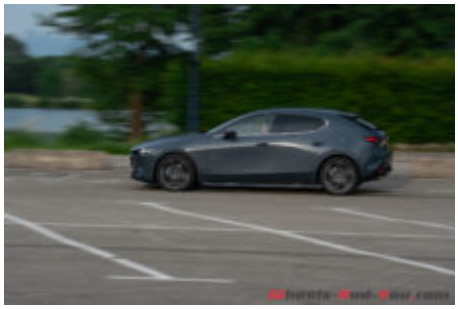
Reste que ce moteur est à la peine dès qu'il s'agit de faire une relance pour

doubler et que, pour obtenir les 122 ch, il convient de monter haut dans les tours, ce qui n'est franchement pas toujours agréable avec ce type de voiture. Gageons que ce bémol sera corrigé grâce aux nouvelles motorisations SkyActiv-X bientôt disponibles avec leur allumage révolutionnaire à mi-chemin entre ceux d'une essence et d'une diesel. Affaire à suivre donc et vous le savez qu'à la rédaction de Wheels And You, on ne manquera pas de vous faire partager nos premières impressions. Toutefois, si vous cherchez une belle voiture économique et qu'une conduite coulée vous sied, alors cette déclinaison vous conviendra parfaitement.













Prix et options – Mazda 3 SkyActiv-G 122 FWD MT Revolution L

Prix de base : CHF 32’990.-

Peinture métallisée « Polymetal Gray » : CHF 800.-

Siège cuir : CHF 1’700.-

Jeu de tapis «Luxury» : CHF 126.-

Protection de pare-chocs : CHF 235.-

<u>Prix TOTAL : CHF 35’851.-</u>







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda 3 SkyActiv-G 122 FWD MT Revolution L.













A lire aussi

Essai – Mazda MX-5 SKYACTIV-G 184 MT : Light, sea, sun and fun

Essai – Mazda 6 SW S-D 184 AT AWD : Une gentille caractérielle

Essai – Mazda CX-5 S-G 194 AWD AT : Du changement dans la douceur

Essai – Mazda MX-5 RF : Un toit rigide pour une icône

Essai – Mazda MX-5 MkIV : LA référence des roadsters

Essai – Mazda CX-3 : Elégance et polyvalence au menu

Essai – Mazda 2 : La citadine de charme

Essai – Mazda 3 : La preuve par 2… litres

Essai – Mazda 6 Sport Wagon : Break confirmé !

Essai – Mazda CX-5 : “Zoom, zoom” sur Skyactiv

Présentation – Mazda MX-5 30th Anniversary Edition

Nouveauté – Mazda3

Nouveauté – Mazda MX-5 MY2019

Présentation – Mazda CX-3

Nouveauté – Mazda 6 break

Présentation – Mazda CX-5 MY2017

Présentation – Mazda CX-4

Présentation – Mazda MX-5 RF

Présentation – Mazda CX-9

Présentation – Mazda MX-5 Spyder et MX-5 Speedster

Présentation – Mazda RX-Vision

Présentation – Mazda Koeru

Nouveauté – Mazda CX-3

Présentation – Mazda CX-3

Nouveauté – Mazda 2

Nouveauté – Mazda MX-5 4ème génération

Nouveauté – Mazda 3

Nouveauté – Mazda 6 Wagon

Présentation – Mazda 6 Sedan

Economie – Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 – Mazda CX-5

Genève 2012 – Mazda Takeri

Nouveauté – Mazda CX-5

Genève 2011 – Mazda Minagi

Mazda Ice Race 2011
















Contrôle de la consommation d'énergie
20:55

