Essai – Mazda 3 HB S-X 180 AWD : Un contre-pied thermique à la pensée unique

Alors que les tendances dans le monde automobile oscillent entre l'hybride, le tout électrique, l'hybride et le downsizing, Mazda prend un contre-pied courageux avec sa technologie SkyActiv-X, combinant les avantages d'un moteur essence avec ceux d'un diesel. Ici, point de réduction de cylindrée, mais une réelle évolution innovante. En outre, le constructeur nippon propose quatre roues motrices sur l'un de ses modèles phares, la Mazda 3. Tout cela éveille bien entendu ma curiosité.



- 4 cylindres, essence, 1'998 cm^3
- 180 ch à 6'000 t/min
- 224 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 214 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.5 sec.
- Poids : 1'375 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'460 x 1'795 x 1'435
- Conso. mesurée : 7.71 l/100 km
- Emissions CO_2 : 142 g/km (A)
- dès CHF 35'690.-, mod. essayé: CHF 38'951.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Tony da Silva

Depuis 2004, la Mazda 3 succède à sa devancière, la 323, dans le segment des berlines compactes. 2019 voit naître la quatrième mouture de ce modèle, le plus vendu chez Mazda avec plus de cinq millions d'unités produites pour les trois premières générations, dont près de 700'000 pour l'Europe.

Equipée de la technologie SkyActiv-X évoquée plus haut et dotée d'une transmission intégrale, voyons ce que vaut notre voiture de test sur les routes de la vie réelle.





A l'extérieur

Les lignes de la troisième déclinaison de la Mazda 3 faisaient la part belle à la fluidité et au mouvement. La quatrième déclinaison pousse plus loin le concept, ne retenant que l'essentiel de la silhouette. Il en découle une simplicité et une évidence qui la rendent à la fois plaisante et discrète.

Tout en courbes et en inflexions, son allure est d'une fluidité impeccable. Le long capot est long et plongeant tandis que la ligne de l'habitacle s'élève élégamment, suit la courbe de toit pour retomber sur la poupe en un impeccable arrondi. C'est simple et très élégant, présentant un profil proche du Kai concept qui préfigura cette version définitive.

La calandre hexagonale est relativement généreuse, les phares effilés donnent un regard acéré à la voiture et les feux arrière, également étirés, mettent encore un peu plus en valeur la silhouette galbée de l'auto, et réciproquement. Personnellement, je trouve le design très réussi, même si, à mon goût, la couleur Jet Black de notre modèle de test n'est pas la plus avantageuse. Les surfaces

vitrées sont de faible envergure. Elle gagne en dynamisme ce qu'elle perd en visibilité depuis l'intérieur, notamment de trois-quarts arrière.

La monte hivernale sertissant des roulettes grises de 16 pouces nous prive des élégantes jantes noires en alliage léger de 18 pouces qui, selon la liste des options, équipent normalement notre voiture de test. Le visuel en prend un petit coup. C'est là mon seul bémol par rapport à l'esthétique de l'auto qui, soit dit en passant, se classe troisième pour l'élection de la plus belle voiture de l'année dans le cadre du Festival Automobile International 2020.






A l'intérieur

L'intérieur de notre Mazda 3 se compose de matériaux de très bonne facture. Entre les sièges chauffants en tissu à l'assise confortable, les plastiques moussés et le cuir habillant le tableau de bord, la qualité perçue est à l'avenant. De plus, les éléments sont assemblés avec précision et les équipements proposés en finition Revolution sont nombreux et fonctionnels. Je regrette néanmoins l'absence de réglages électriques pour les fauteuils. L'espace à bord est correct, conforme à ce que l'on attend d'un véhicule de cette catégorie, tout comme le volume du coffre, variant entre 330 et 1'022 litres. A noter que le rabattage des dossiers arrière permet d'obtenir un fond plat très pratique pour y glisser son chargement.

L'ensemble compteurs se compose d'un trio classique comprenant compte-tours analogique sur la gauche, tachymètre numérique et paramétrable au centre, jauges analogiques de températures sur la droite. Le tout offre une excellente visibilité, efficacement secondé par l'affichage tête haute. Le volant, chauffant sur les côtés uniquement, tient bien en mains et le positionnement très avancé levier de vitesses surprend d'abord mais s'avère finalement très bien placé.

Au centre de la planche de bord, un écran de forme asymétrique regroupe les fonctions GPS, téléphonie, options du véhicule et infotainment. Il n'est pas tactile

mais se commande via une molette sur le tunnel central à laquelle on se fait très vite. Mazda a eu la bonne idée de conserver certaines fonctions essentielles accessibles par boutons et molettes. C'est bien pensé. Le système Audio Bose offre une qualité d'écoute de très bon niveau dont je ne me prive pas de profiter.

Ce qui me plait le plus dans ce cockpit, c'est l'ergonomie générale et la logique déployée. Tout tombe sous la main avec un bon sens, c'est conforme à l'évidence du coup de crayon extérieur. A peine si j'ose émettre mon regret quant à l'absence d'un vrai frein à main mécanique, remplacé par un dispositif électrique dont je peine à être convaincu des avantages.





Sous le capot

Mazda a donc osé le pari de l'innovation thermique avec son SkyActiv-X. Le cœur de notre Mazda 3 est un 4 cylindres essence cubant 1'998 cm^3, identique à celui équipant le CX-3 dont mon collègue a fait une description détaillée du fonctionnement et des caractéristiques qui permettent à ce moteur de tourner avec un mélange air / essence très pauvre grâce un auto-allumage partiel par compression, comme pour les moteurs diesel. Cet allumage est contrôlé par étincelle SPCCI (Spark Controlled Compression Ignition).

A l'usage, sa sobriété est effective, compte tenu des 180 ch qu'il déploie, et son agrément demeure intéressant. Sans être foudroyant, il permet d'honnêtes accélérations et reprises pour une consommation moyenne établie à 7.71 l/100km durant notre test, toutes conduites confondues, mais avec un pied droit relativement lourd. Il est possible, durant certains trajets très roulants sur autoroute ou nationale, de descendre légèrement sous les 6 l/100 km, ce que je trouve très intéressant. Cela permet à notre voiture de se positionner en catégorie de rendement A, mais l'on reste, sans surprise, assez loin des chiffres prometteurs de la fiche technique.

La boîte manuelle à six rapports (trop) espacés est orientée économie de carburant plutôt que sportivité. Le maniement du levier est fluide et précis, le rendant agréable à l'usage. Par ailleurs, une micro-hybridation par alterno-démarreur de 24V permet également d'économiser un peu de carburant. A titre personnel, je trouve très intéressant le chemin pris par Mazda de renouveler la technologie éprouvée du moteur thermique à essence, et je gage que cette motorisation a de l'avenir, tant que les lois permettront aux moteurs thermiques d'exister sous les capots des voitures.





Au volant

La Mazda 3 se mène facilement. En ville, son gabarit fait merveille et ses 224 Nm permettent à son poids contenu de s'extraire assez facilement du trafic, pourvu qu'on monte un peu dans les tours, avant de se faufiler avec agilité parmi les méandres des routes citadines. La garer est un jeu d'enfant, grâce notamment aux caméras 360 degrés et capteurs de proximité. Seule la faible surface vitrée, comme mentionné plus haut, pénalise le confort de conduite et de manœuvre, limitant notamment la visibilité de ¾ arrière. Le système Start & Stop est remarquable de douceur et de pertinence, à tel point qu'il m'arrive même de le laisser activé.

Lorsque la route défile à vitesse constante, le SkyActiv-X permet une autonomie remarquable malgré un réservoir de seulement 51 litres. Le confort est honorable pour une compacte, je ne ressens aucune fatigue sur les longs trajets. Là où le bât blesse un peu, c'est lorsque l'on utilise le régulateur de vitesse adaptif. Je le trouve trop réactif et trop brusque à la décélération tandis que le moteur ne permet pas une ré-accélération efficace sans rétrograder. Cela nuit un peu à l'agrément du voyage, mais ce n'est pas rédhibitoire.

Sur les petites routes, le comportement de la voiture est sain. Néanmoins, lorsque le rythme s'accélère dans le sinueux, l'auto prend un certain roulis, sans doute

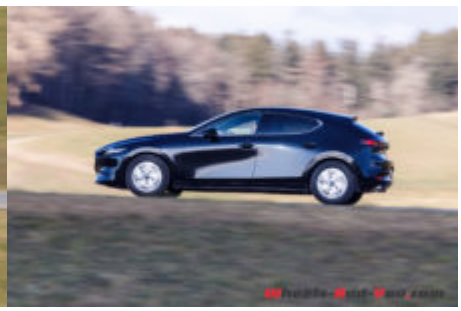
accentué par la monte pneumatique taille haute. Il faut compter avec une légère latence de la réponse moteur à la pression sur l'accélérateur, en reprises comme pour le talon-pointe. En revanche, le grip demeure excellent en toutes circonstances. Même sur chaussée froide et humide, la motricité n'est jamais dépassée par la puissance du moteur et le châssis propose un comportement sain et sécurisant.

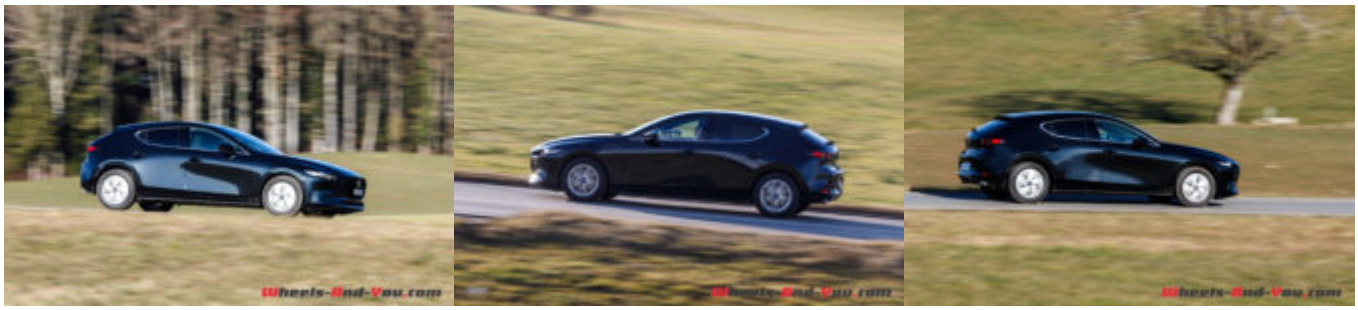
La boîte de vitesses est un régal à manier et, malgré des rapports de boîte très longs, le moteur ne démérite pas. Tout juste manque-t-il un petit peu de vigueur dans les montées en régime et se montre un peu creux bas dans les tours. Toutefois, il demeure globalement vaillant. Il boit donc en moyenne 7.71 l/100 km. C'est très correct mais une montée de col appuyée aura vite raison de sa sobriété. Je note alors une tendance au sous-virage, c'est conforme aux prétentions d'une voiture qui se veut polyvalente et facile à conduire.

Je l'emmène sur la neige et constate le réel bénéfice de la traction intégrale i-Activ AWD qui adapte en temps réel le couple envoyé sur les roues arrière. Même avec l'anti-patinage désactivé, l'accroche demeure excellente et la voiture se montre sûre en toutes conditions « ordinaires ». Je n'ai malheureusement pas l'occasion de la rouler sur un circuit neige, ni même sur un parking désert, pour lui faire approcher ses limites. Si je suis confiant en son efficacité, j'ignore à quel point elle peut être fun (ou pas) à mener sportivement sur du flocon ou de la glace.

En ce qui concerne le plaisir de conduire, cette Mazda 3 me convainc. Elle délivre, sans prétention, un agrément suffisant pour en faire un choix crédible parmi les amateurs de conduite. La bonne conscience en plus !







Verdict

Intelligemment pensée, élégante, polyvalent et agréable à mener, cette Mazda 3 me plaît vraiment ! Et son tarif mesuré la rend accessible à beaucoup. En effet, au vu des prestations proposées, le prix d'attaque de CHF 37'590.-, en finition Revolution le haut de gamme, me paraît tout à fait intéressant.

Nul doute pour moi qu'elle conviendra aux célibataires, jeunes couples et petites familles. Et j'espère que Mazda pourra persévérer dans sa technologie SkyActiv-X, qui prend le contre-pieds d'une forme de pensée unique très en vogue aujourd'hui qui diabolise le moteur thermique. Puissent également les ingénieurs trouver comment la doter de quelques chevaux supplémentaires que ce châssis et cette transmission encaisseraient sans peine.

Même si l'époque n'est pas propice à ce genre de voiture, je rêve pour ma part d'une version MPS à quatre roues motrices qui nous rappellerait au bon souvenir de la fameuse 323 GT-R 4WD. La sobriété en plus !



<u>Prix et options – Mazda 3 HB S-X 180 AWD MT Revolution B</u>

Prix de base : CHF 37'590.-

Peinture métallisée "Jet Black" : CHF 800.-

Jantes en alliage léger 18″, couleur Black Metallic : CHF 200.-

Jeu de tapis “Luxury” : CHF 126.-

Protection de pare-chocs : CHF 235.-

<u>Prix TOTAL : CHF 38’951.-</u>



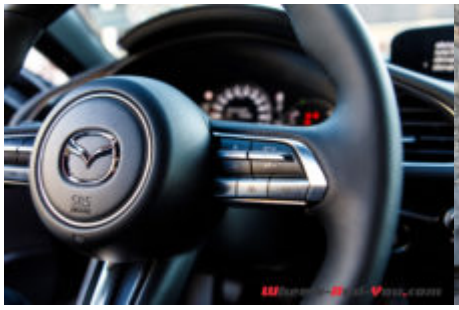


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda 3 S-X 180 AWD MT Revolution B.







<u>A lire aussi</u>

Essai – Mazda CX-30 S-X 180 AWD AT : L’élégance et la technologie à la japonaise !

Essai – Mazda MX-5 30th Anniversary : Quand on tient le bon filon, c’est bête de creuser à côté

Premier contact – Mazda MX-5 30th Anniversary : Happy Birthday Mrs Miata !

Essai – Mazda 3 : Belle comme une italienne

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

Nouveauté – Mazda MX-30

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



