Essai – Mazda 3 : La preuve par 2… litres

Avec la mise en œuvre de son programme Skyactiv, Mazda propose des solutions techniques originales sur ses véhicules. C'est au tour de la Mazda 3, dans sa troisième mouture, d'adopter les vertus de légèreté, dynamisme et propreté incarnant Skyactiv, habilement cachées sous une robe pour le moins aguichante. Essai.

- 4 cylindres, 1'998 cm^3
- 165 CV à 6'000 t/min
- 210 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.2 sec.
- Poids : 1'295 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'460 x 1'795 x 1'465
- Conso. mesurée : 6.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 135 g/km (D)
- dès CHF 26'900.-, mod. essayé: CHF 35'850.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Avec le retrait quasi total de Ford du capital de Mazda en 2010 et la fin de leur collaboration technique, le constructeur nippon dut se renouveler afin de se maintenir à flots. L'idée fut simple : une paire de moteurs essence et diesel, deux transmissions manuelle et automatique et une plateforme plus rigide, plus légère, plus sûre et plus polyvalente que ce qui a été créé jusqu'ici. Voilà en bref les nouveaux attributs techniques de la gamme Mazda. Le succès de sa gamme, Mazda 6 et CX-5 en tête, confirme la pertinence du choix du constructeur.

A l'extérieur

Reposant sur la plateforme raccourcie de la Mazda 6, la 3 arbore une ligne pour le moins réussie. Le museau proéminent arbore fièrement les traits « Kodo » communs aux productions actuelles de la marque, faits de lignes agressives et dynamiques. Sur les flancs, une vague courant du capot au hayon souligne la ceinture de caisse ascendante et provoque un déhanchement au-dessus de l'aile arrière d'inspiration italienne. D'ailleurs, sous certains angles, la Mazda 3 n'est pas sans rappeler l'Alfa Romeo Giulietta.

Cette robe aguicheuse fait presque oublier des dimensions importantes pour le segment. Avec 4.46 m de longueur, la Mazda 3 est plus longue de 20 cm (!) que les références du segment que sont la Volkswagen Golf ou la Peugeot 308.

A l'intérieur

A bord, la présentation est très flatteuse. Certes la part belle est faite au noir, mais l'inspiration sportive de part les applications en imitation carbone et les surpiqûres rouge participent à l'atmosphère. Les matériaux sont de premier choix, leur assemblage est de très bon niveau tandis que l'ergonomie s'avère quasi parfaite. Même les commandes de vitres électriques, qui habituellement signent les productions japonaises par leur texture et le bruit qui en émane à l'actionnement, jouent ici la carte de la douceur au toucher et l'interrupteur se déclenche dans un murmure très qualitatif, façon Audi. Seul l'affichage tête

haute, de série sur la finition « Revolution », manque d'amplitude dans son réglage afin d'avoir idéalement les informations dans le champ de vision.

Le combiné d'instrumentation me rappelle une certaine… McLaren 650S… Le gros compte-tours flanqué face au pilote, la petite fenêtre pour le tachymètre digital et les informations annexes renvoyées dans deux écrans latéraux, tous les ingrédients rappellent la sportive anglaise. Qu'importe l'inspiration du designer, la lisibilité est excellente et toutes les informations nécessaires à la conduite s'affichent avec intelligibilité.

La position de conduite se trouve facilement et les commandes tombent naturellement sous la main. Le système multimédia/GPS/radio, avec son grand écran juché au sommet de la console est facile d'accès, logique dans ses menus et mention spéciale pour l'interface de navigation particulièrement complète qui vous propose, à la saisie de chaque destination, trois itinéraires à choix. Pour le reste, la Mazda 3 se dote des nombreux éléments de sécurité et assistances diverses comme on en a désormais l'habitude.

Malheureusement, l'encombrement extérieur et l'empattement record de la catégorie avec 2.70 m ne profite que partiellement à l'habitabilité et au volume de chargement. Les places arrière sont accueillantes mais offrent peu d'espace de plus que la concurrence tandis que le coffre, avec ses 348 litres (extensible à 1'250 l. banquette rabattue) reste dans la bonne moyenne du segment.

Sous le capot

A l'heure où le downsizing est devenu la norme sous le capot des compactes, avec des moteurs de 1.0 l. à 1.6 l. au maximum et tous turbocompressés, Mazda joue les francs-tireurs en proposant un bon vieux 2.0 l. atmosphérique. « Bon vieux » est peut-être excessif… Car la gamme de motorisations Skyactiv recèle tout de même bon nombre de prouesses technologiques.

Le constructeur d'Hiroshima, en lieu et place de parler de downsizing, parle de « rightsizing », à savoir retenir la cylindrée qui garantit le meilleur rendement thermodynamique. Le taux de compression de 14:1 (similaire à celui d'une Ferrari 458) est l'élément le plus visible sur la fiche technique du 2.0 l. essence qui équipe notre voiture de test. Les autres astuces concernent surtout la diminution

des frictions internes, l'optimisation de la combustion par des injecteurs à six trous et la création d'un vortex à l'intérieur de la chambre de combustion ou encore un collecteur 4-2-1 minimisant la quantité de gaz résiduels dans les cylindres, réduisant ainsi la température de fonctionnement sans jouer sur la quantité d'essence injectée.

Le poids du bloc a également fait l'objet de nombreux efforts. Le bloc 4 cylindres 2.0 Skyactiv-G pèse ainsi 10% de moins que celui de la Mazda 3 de précédente génération.

Avec 165 CV à 6'000 t/min et un couple maxi de 210 Nm à 4'000 t/min, les performances sont au rendez-vous sans se montrer exceptionnelles. En revanche, ce moulin se révèle très plaisant à l'utilisation, faisant preuve d'une belle linéarité et bénéficiant d'une plage d'utilisation et d'une allonge autrement plus larges qu'un moteur turbocompressé. Ou comment concilier une conduite « à l'ancienne » en tenant compte des prescriptions actuelles de dépollution et d'émissions de CO2.

Toute cette technologie se révèle probante puisqu'en termes de consommation, j'aurai relevé une moyenne de 6.8 l./100 km (contre un utopique 4.8 l. annoncé), soit une moyenne équivalente à celle relevée sur la Volkswagen Golf 1.4 l. et en-dessous de celle de la Peugeot 308 1.2 l. (certes en break SW) lors de nos essais, toutes deux moins puissantes de respectivement 25 et 35 CV et suralimentées. CQFD.

Au volant

Discret une fois démarré, ce moteur 2.0 l. ne rechigne pas à aller tutoyer les hautes révolutions dans un feulement qui n'a pas de relief particulier. Associé à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports bien étagée, l'ensemble fait preuve d'une saine et plaisante homogénéité. Tradition chez Mazda, il est à relever le maniement plaisant du levier de vitesses. Jouissant de débattements courts et de verrouillages fermes, il participe grandement au plaisir de conduite.

Le châssis n'est pas en reste non plus puisque le compromis trouvé mêle admirablement confort et dynamisme grâce à un amortissement finement taré. La direction gagnerait à montrer une consistance plus ferme avec le rythme qui

augmente, mais elle demeure franche et directe. Les remontées d'informations restent cependant timides.

En termes de comportement, la Mazda 3 reste très équilibrée grâce à un poids global contenu (1'295 kg) et un train avant très léger. Peut-être en est-il autrement avec la motorisation diesel. Même si la Mazda 3 est réglée bien entendu sous-vireuse, trait qu'amplifie la monte pneumatique d'hiver dont notre exemplaire d'essai était doté, le train arrière ne rechigne pas à enrouler les courbes avec une belle agilité. Je suis même surpris par la stabilité dans les grandes courbes en appui et la tenue de cap souveraine sur revêtement dégradé, où la motricité ne fait jamais défaut, tout comme le freinage qui agit avec mordant et endurance.

Sur autoroute, les bruits tant de roulement qu'aérodynamiques sont bien filtrés et la mécanique sait également se faire discrète. Les relances demandent cependant à descendre un rapport afin de bénéficier de l'entier des ressources de la mécanique. Pas par la faute d'un manque de pêche du propulseur, mais à cause d'un sixième rapport assez long privilégiant la consommation à vitesse stabilisée.

Verdict

Une caisse allégée, une boîte de vitesses au poil une présentation intérieure qui mélange sportivité et confort avec finesse tout comme son châssis, la Mazda 3 s'impose véritablement comme une alternative sérieuse aux cadors du segment.

Proposée à partir de CHF 20'450.- avec la motorisation 100 CV essence en finition de base, notre modèle d'essai richement doté en version « Revolution » et mu avec le bloc 165 CV sera à vous pour CHF 30'000.- tout rond. A ce prix vous auriez tord de ne pas la considérer.

<u>Prix et options – Mazda 3 Skyactiv-G 165 Revolution</u>

Prix de base : CHF 30'000.-

Système de navigation : CHF 700.-

Cruise Pack : CHF 1’900.-

Sièges cuir : CHF 2’200.-

Peinture métallisée spéciale Soul Red : CHF 1’050.-

Prix TOTAL : CHF 35’850.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda 3.

A lire aussi

Essai – Mazda 6 Sport Wagon : Break confirmé !

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

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

GE·300 091
GE·300 091
GE·300 091
W.A.Y.

Mazda3
GE·300 091
W.A.Y.

W.A.Y.

Navigation
11:12
Charézier
Fort-Du-Plasne
Saint-Laurent-En-Grandvaux
Prénovel
Longirod
Prémanon
Arzier
Saint-Claude
Nyon
Thonon-Les-

km/h
W.A.Y.

GE 300 091

MAZDA3

W.A.Y.

AUTO
W.A.Y.

SKYACTIV
TECHNOLOGY
W.A.Y.

GE 300 091
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE·300091
W.A.Y.

W.A.Y.

SKYACTIV
TECHNOLOGY
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 300 091
W.A.Y.

W.A.Y.

GE·300091
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 300 091
W.A.Y.

GE 300 091
W.A.Y.

W.A.Y.