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

Connue pour son best-seller décapotable MX-5, pour ses modèles RX à moteur rotatif ainsi que d'autres restés fameux comme la 323 GTR, la marque au M stylisé s'essaye sur le segment porteur et disputé des petits crossover. Ses choix historiques témoignent d'une certaine audace et quelques belles réussites pavent le chemin parcouru au fil de ses modèles, c'est donc avec intérêt que nous voyons arriver ce CX-3 sur le marché.

- 4 cylindres, essence, 1'998 cm^3
- 150 CV à 6'000 t/min
- 204 Nm à 2'800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'340 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'275 x 1'765 x 1'535
- Conso. mesurée : 8.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 150 g/km (C)
- dès CHF 29'500.-, mod. essayé: CHF 38'482.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Tony da Silva

Lorsque l'on me propose l'essai du Mazda CX-3, je me dis que l'opportunité est belle de tester une vraie nouveauté de la marque : un crossover compact.

Autant je n'avais pas été convaincu, en son temps, par le CX-7 sur le segment des SUV, autant le CX-5 actuel est de bien meilleure facture, je suis donc curieux de circuler au volant de ce petit rejeton moderne qui semble plutôt bien adapté aux exigences du moment.

L'enthousiasme est donc de mise au moment d'en prendre le volant, voyons vers quel verdict cela va-t-il mener. En voiture !

A l'extérieur

Dès le premier coup d'œil, c'est indéniable, cette Mazda me plaît. Son design dit s'inspirer du "KODO – l'âme en mouvement" et je trouve que cela définit bien l'impression se dégageant de ces lignes fluides sur une silhouette plutôt ramassée. Sa calandre, dont la continuité des élégants bords argentés surligne le regard acéré des phares, est une réussite visuelle que vient renforcer le long capot veiné et plongeant. Les lignes latérales courbent le profil sans dénaturer la silhouette et donnent un aspect joliment dynamique à l'ensemble dont les feux arrière étirés rehaussent encore la finesse. Cependant, c'est bien la longueur de son capot qui démarquent le CX-3 de ses concurrents, cela lui donne un style originale qui lui sied.

De jolies jantes bicolores de 18 pouces au design symétrique (j'aime les jantes aux designs symétriques) remplissent assez bien les arches de roues en plastique noir plus fonctionnel qu'esthétique. La carrosserie est relevée juste ce qu'il faut et le tout demeure équilibré visuellement. Seule la lèvre inférieure avant, pourtant réussie, me semble inadaptée car pénalisant, par sa proéminence, les capacités de franchissement dont, à priori, ce CX-3 mériterait d'être doté.

En effet, ses dimensions de 4,28 mètres de long pour 1,77 de large et 1,54 de haut confirment son positionnement de petit crossover, en compagnie de l'Opel Mokka, plus grand que le Captur de Renault et plus petit que le Dacia Duster.

Contrairement à ce que pourrait laisser penser son patronyme, c'est avec la Mazda 2 et non la Mazda 3 que notre petit SUV partage sa base technique. La marque le justifie par la règle voulant que les lettres dénominatives d'un modèle CX sont obligatoirement suivies d'un chiffre impair. Pour le coup, c'est un peu trompeur.

A l'intérieur

Les beaux sièges bicolores Pure White, blancs et noirs, sont la première chose que je découvre dans cet intérieur plutôt cossu. Je commence donc par les régler sur une position de conduite suffisamment confortable avant de poursuivre mon exploration.

Le cockpit est à la fois simple et élégant. Un seul tachymètre est présent, le compte tours, centré sous l'arche du volant et d'une excellente visibilité. La vitesse est chiffrée en bas à droite sur ce même compteur, c'est simple et efficace. Là encore, ça me plaît. De part et d'autre du cerclage se lisent les informations sur le kilométrage, le niveau d'essence, la température et le rapport engagé (en mode manuel). Cela reste sobre et pertinent. L'affichage tête haute est une première sur ce segment. Il est fonctionnel mais l'information sur les limitations de vitesses manque.

L'écran central tactile de 7 pouces est de bonne facture et même si les graphismes ne sont pas les plus beaux du moment, il se rattrape par une ergonomie et une intuitivité de navigation à travers ses menus toutes deux exemplaires. Il peut se piloter avec la molette sise sur la console centrale mais également de façon tactile si le véhicule est arrêté, la fonction tactile se désactivant lorsque le véhicule roule.

Hormis le plastique dur du tableau de bord, les matériaux de cet intérieur sont agréables et la qualité perçue est excellente pour le segment. Les détails de finition sont nombreux et demeurent discrets, ce qui ajoute à l'agrément du tout. Par ailleurs, l'équipement est ultra-complet et carrément étonnant pour un véhicule de cette catégorie.

L'espace à l'intérieur est confortable à l'avant et correct à l'arrière. Quatre adultes peuvent tailler la route sans se faire de souci, mais les grandes carrures

sises sur la banquette n'en redemanderont pas. Le coffre est plus petit que ce que je pensais pour un véhicule de ce gabarit, son volume va de 350 à 1'260 litres, c'est dans la moyenne basse de sa catégorie. Sur la finition Revolution dont nous disposons et pourvue du système audio Bose, cette capacité tombe drastiquement à 237 à 1'197 litres, ce qui, même pour un petit crossover, devient vraiment restreint.

Sous le capot

Notre Mazda CX-3 Revolution est équipé du 4 cylindres de 2 litres doté de la technologie Skyactiv, abritant 150 CV dans ses soupapes et proposant une poussée de 204 Nm à 2800 t/min. Sur le papier, ça a l'air suffisant pour mouvoir confortablement les 1'340 kg de cette auto à la carrosserie allégée.

Les performances sont chiffrées à 9,6 secondes pour la version avec boîte automatique dont nous disposons et la vitesse maximale est de 195 km/h. Rien d'ébouriffant donc, mais cela reste correct pour l'utilisation d'un tel véhicule. Il est à noter que la version équipée de la boîte manuelle annonce de meilleures performances, près d'une seconde de moins pour le 0 à 100 km/h (8,7 secondes) et 5 km/h de plus en vitesse de pointe.

Cependant, à l'usage, le moteur se montre parfois poussif, sans doute pénalisé par les rapports trop longs la boîte automatique Skyactiv-Drive, j'y reviendrai plus tard.

La consommation théorique est de 7.8 l/100 km en cycle urbain, 5.5 en extra-urbain et 6.3 en roulage mixte. Dans la pratique, j'ai mesuré une consommation moyenne de 8.2 l/100km confirmée avec précision par l'ordinateur de bord. C'est plus que les chiffres annoncés, mais ce n'est de loin pas outrageux, ce d'autant plus que, en l'occurence, ce n'est pas le downsizing du moteur qui permet cette relative sobriété, mais bien la technologie Skyactiv propre à Mazda.

Au volant

Lors des premiers trajets, découvrant la voiture en mode tranquille, je suis séduit par l'agrément de conduite. La direction est précise, quoique un peu trop légère à

mon goût, les suspensions plus fermes que ce que je pensais et les passages de vitesse se font tout en douceur et (très) tranquillement. C'est calme, c'est fluide, j'aime beaucoup.

Le gabarit de l'auto la rend polyvalente. A son volant, je me sens bien sur tout type de route, la Mazda rassure sur les nationales et les autoroutes tout en restant maniable et agile dans la circulation urbaine. Le parcage n'est pas un problème non plus, la faible visibilité arrière étant efficacement secondée par une caméra de recul.

Je remarque l'excellente ergonomie des palettes au volant ainsi que le levier de vitesse dont le sens de passage des rapports (tirer le levier vers soi pour monter un rapport, le pousser pour rétrograder) est logique et, donc, agréable. Il est des autos bien plus sportives qui ne font pas preuve du même bon sens. Tout ceci donne envie d'exploiter un peu plus virilement cette voiture.

J'emmène donc mon CX-3 sur des routes plus intéressantes afin de tester plus pleinement ses capacités. Une fois l'auto lancée, le châssis montre de réelles qualités de précision et de fermeté, ainsi qu'une belle stabilité en virage et une notable agilité dans les enfilades avec un roulis assez bien maîtrisé, assurées par la transmission quatre roues motrices.

En revanche les relances moteur me laissent un peu sur ma faim. Lors de remises de gaz, la boîte peut tomber jusqu'à 4 rapports d'un coup pour un résultat bruyant mais peu efficace, même en combinant option "Sport" et mode manuel. Les rapports de boîte sont longs et leurs changements sont lents, cela pénalise les performances Ce n'est pas rédhibitoire pour un tel véhicule dont la vocation est plus polyvalente que sportive (alors pourquoi un bouton sport ?), mais j'attendais un peu plus des 150 chevaux annoncés.

Je n'ai pas eu l'occasion d'emmener cette auto en tout-chemin, ce que j'aurais d'ailleurs fait avec une certaine inquiétude en raison de la fameuse lèvre inférieure proéminente sur le pare-chocs avant, je n'ai donc pas pu en tester les capacités off road. Sur route mouillée, en revanche, le comportement est sain et rassurant, mais lorsque la chaussée se dégrade, il peut arriver que la voiture se montre légèrement sautillante.

Verdict

Malgré ma relative déception concernant la mécanique de ce CX-3, je dois reconnaître que j'aime bien cette voiture. En effet, aspect sportif mis à part, je l'ai trouvée à la fois agréable, facile de prise en main, agile et très homogène. Son évidence d'utilisation et son agrément général lui permettent de s'adresser à un large public et je pense que son design, à la fois esthétique et original, constitue un bel atout pour se démarquer de la concurrence.

C'est une voiture fonctionnelle dans laquelle on se sent bien, en toute simplicité, ce qui ne l'empêche pas d'être vraiment bien équipée en termes de technologies d'info divertissement, de guidage et de sécurité. La taille de son coffre et son habitabilité la dédient plutôt aux petites familles qu'elle emmènera avec aisance et élégance.

Je pense que la motorisation serait mieux desservie par une boîte aux rapports moins allongés. Je serais curieux, à ce titre, de tester la version pourvue de la boîte manuelle qui, chiffres du constructeur à l'appui, semble tirer un meilleur parti des 150 chevaux proposés.

En ce qui concerne les tarifs, le prix d'attaque du Mazda CX-3 est de CHF 21'300.-, mais il faut compter un minimum de CHF 31'500.- pour un modèle Revolution de 150 CV, et CHF 38'482.- pour notre voiture d'essai munie de la boîte automatique Skyactive-Drive et des sièges semi-cuir Pure White notamment. Ce n'est pas donné, mais pour ce prix, l'équipement est très complet, voire pléthorique pour le segment. Comme je ne doute pas que l'indéniable charisme de ce modèle, je le pense apte à rencontrer une clientèle éclectique, car ce petit crossover a tout à fait sa place sur les cols d'un pays montagneux comme le notre.

Prix et options – Mazda CX-3 S-G 150 AWD AT Revolution W

Prix de base : CHF 31'500.-

Boîte automatique Skyactiv-Drive à 6 rapports : CHF 2'700.-

Sièges semi-cuir Pure White : CHF 2'500.-

Peinture métallisée : CHF 750.-

Système de navigation : CHF 700.-

Protection marche-pieds en acier : CHF 236.-

Tapis de sol : CHF 96.-

Prix TOTAL : CHF 38’482.-

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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda CX-3.

A lire aussi

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 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

CX-3
AWD
GE · 55789
Wheels-And-You.com

GE · 55789
Wheels-And-You.com

GE · 55789
Wheels-And-You.com

Navigation
14:48
Wheels-And-You.com

PASSENGER
AIRBAG
22
A/C
15
29
AUTO
0
AUTO
USB
P
R
N
M-D
Wheels-And-You.com

GE · 55789
Wheels-And-You.com

SKYACTIV
TECHNOLOGY
Wheels-And-You.com

TRIP
0.0
TRIP
89.2 km
x1000
r/min
km/h
19°C
376
km
Wheels-And-You.com

GE-55789
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 55789
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 55789
Wheels-And-You.com

CANCEL RES
SET
SRS
AIRBAG
Wheels-And-You.com

SRS AIRBAG
Wheels-And-You.com

Paramètres
14:56
AD-Disp
Afficha.
Sécurité
Audio
Hauteur
Réglage de la luminosité
Auto
Manuel
Étalonnage
Navigation
Active Driving Display
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE · 55789
Wheels-And-You.com

GE · 55789
Wheels-And-You.com

GE 55789
Wheels-And-You.com

GE 55789
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE·55789
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com