

Essai - Mazda 3 Hatchback 186 AWD AT : Il y a moins bien mais c'est plus cher !

La Mazda 3 est déjà passée dans les mains de Wheels And You mais avec un moteur légèrement revu et pourvue d'une hybridation légère, elle se profile comme une auto du quotidien très intéressante. Sans compter que dans cette configuration qui allie quatre roues motrices et boîte automatique, elle n'a pas vraiment de concurrence si ce n'est allemande et donc bien plus chère.



- 4 cylindres, essence, 1'998 cm³
- 186 ch à 6'000 t/min
- 240 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1'467 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'460 x 1'795 x 1'435
- Conso. mesurée : 7.56 l/100 km
- Emissions CO₂ : 146 g/km (D)
- dès CHF 37'600.-, mod. essayé: CHF 41'885.-

Le constructeur d'Hiroshima se la joue plutôt discret sur le marché automobile, à l'exception bien évidemment de son emblématique MX-5 qui contribue largement à la popularité de la marque. Excepté ce modèle légendaire, les gens connaissent peu Mazda et s'orientent rarement vers cette marque alors que le catalogue propose nombre de modèles intéressants.

Bien évidemment, en accord avec la tendance du moment, les SUV ont la part belle mais j'avoue que cette compacte, la 3 de son petit nom, m'a immédiatement séduit dès sa refonte stylistique. Ajoutez à cela un moteur développant 186 ch et la traction intégrale i-Activ AWD si prisée dans notre pays, je suis convaincu qu'on obtient un package gagnant.



A l'extérieur

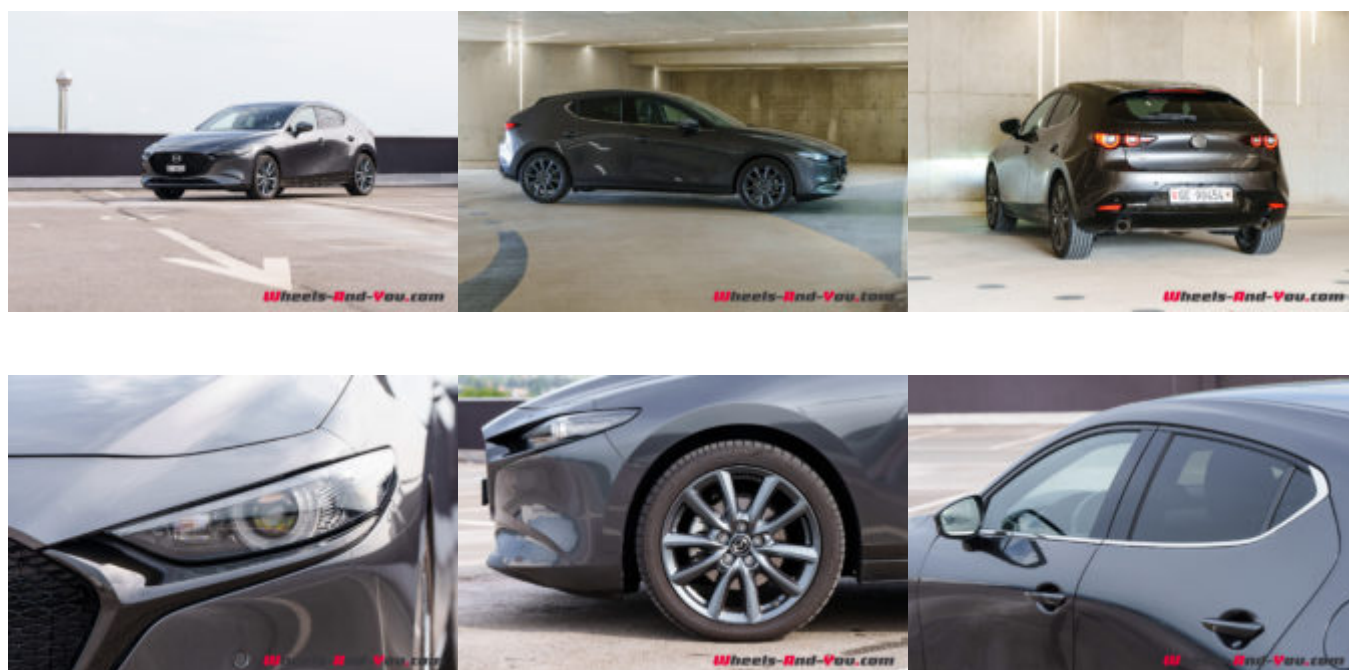
Pas de changement esthétique depuis notre essai il y a trois ans et demi, cette quatrième génération arbore des lignes dynamiques et élégantes que je trouve vraiment très réussies. De plus, cette Mazda 3 ne ressemble pas à toutes les autres berlines compactes du marché, encore un point pour me satisfaire.

Avec sa teinte « Machine Grey », c'est sûr qu'elle ne fait pas dans l'originalité et même si le fameux « Soul Red Crystal » lui sied à merveille, j'aurais pour ma part opté pour le « Deep Crystal Blue », faute d'avoir un vert foncé proposé sur la palette. Ma foi, on ne se refait pas mais je pense que ça aurait été particulièrement sympa en combinaison avec les jantes Bronze Matt proposées en option. Je me devais de le mentionner tant c'est rare de voir ce genre de choix, d'autant plus sur une auto qui ne se veut pas une sportive à proprement parler.

Notons qu'il est également possible de l'agrémenter d'un échappement sport et d'un kit « Spoiler » qui comprend un spoiler de coffre et des bas de caisses spécifiques. Finalement, tout est là, alors pourquoi ne pas décliner une version

survitaminée dans l'esprit des MPS d'antan ? Messieurs les ingénieurs, osez développer une 3 qui viendrait jouer les troubles fêtes dans le monde des « Hot Hatch » ! Même si cela n'est plus trop à la mode, je suis sûr que les passionnés d'automobile me comprendront.

D'accord, je me calme et je me contente de cette version qui affiche un look légèrement sportif mais sans l'être véritablement. Reste que j'aime particulièrement la face avant et le regard proposé par les optiques acérés. Ça renforce le dynamisme de la ligne.



A l'intérieur

L'habitacle n'a pas été revu depuis son lancement en 2019 et je confirme les bons ressentis mentionnés par mon collègue lors de notre premier essai. J'apprécie vraiment la présentation sobre avec suffisamment de style pour que cela ne soit pas triste. Rajoutez des matériaux de qualité, une belle finition et un assemblage sans réel défaut et vous avez là tout ce qu'on peut trouver dans une allemande mais pour un prix largement moindre. De plus, l'équipement est à la hauteur. Tout est là sans devoir se perdre dans une interminable liste d'options. Désormais, il y a même les sièges réglables électriquement.

Bien évidemment, les adeptes de toute dernière technologie noteront que l'ensemble compteurs n'est pas totalement digital mais pour ma part, c'est justement un atout. Je veux une voiture, pas un ordinateur. C'est pareil pour

l'écran central qui n'est pas tactile, je trouve cela très bien. Je trouve que naviguer dans les différentes fonctions avec une molette traditionnelle est nettement plus intuitif et que ça déconcentre largement moins que de jouer avec son doigt sur un écran. S'il faut lui relever un petit truc, c'est le système Car Play qui nécessite de connecter votre smartphone avec un câble. Correction : sur les modèles 2023, ce n'est plus nécessaire mais c'était encore le cas sur ma voiture de test qui date de 2022.

L'habitabilité est relativement bonne pour le segment et le confort est au rendez-vous. J'ai réalisé plusieurs longs trajets sans constater de désagrément. Notons encore le coffre qui propose un volume de chargement de 334 litres, extensible à 1'026 litres en rabattant les sièges arrière. Ah oui, voilà un point négatif : l'ouverture du hayon n'est pas électrique. Il faut bien que je chipote pour pondérer toutes ces qualités quoique dans l'absolu, ce n'est pas vraiment un souci, ni primordial sur une telle voiture.



Sous le capot

Je ne vais pas reprendre les explications à propos de la technologie SkyActiv-X que Mazda applique sur ses moteurs depuis plusieurs années mais je ne peux que confirmer son excellent agrément. Sans basculer dans le downsizing, le propulseur propose suffisamment d'efficacité en demeurant rond et souple à tous les régimes.

Avec les dernières évolutions de ce quatre cylindres 2.0 l, la puissance atteint maintenant 186 ch pour un couple de 240 Nm. Le gain est donc faible mais associé à l'hybridation légère, ça répond aux normes en vigueur tout en conservant passablement de tempérament. Pour notre essai, nous avons opté pour le modèle équipé de la transmission automatique à 6 rapports parfaitement adaptée à un usage quotidien.

Au final, cette mécanique ne propose rien de radicalement nerveux mais un ensemble qui accomplit parfaitement son travail et cela quel que soit l'environnement où vous évoluez. Il y a même un mode Sport qui dynamise le comportement, aussi bien au niveau de la réactivité des montées en régime que des changements de rapports. Cependant, je l'ai peu utilisé car je le trouve pas vraiment en adéquation avec l'esprit de cette Mazda.

Sur les presque 1'200 km parcourus, j'ai mesuré une moyenne de 7.56 l/100 km, soit tout logiquement un peu plus que les 6.5 l/100 km en cycle mixte annoncés par la fiche technique. N'ayant pas vraiment ménagé ma monture tout au long de mon essai, je trouve cette valeur plutôt correcte même si à l'ère actuelle, on aurait pu s'attendre à un peu plus de sobriété. Notons toutefois que sur des trajets exclusivement autoroutiers, l'ordinateur de bord m'a indiqué une moyenne de 6.0 l/100 km.



Au volant

Très rapidement, je me sens à l'aise aux commandes de cette Mazda 3. L'ergonomie me convient parfaitement et tout semble très bien étudié, en tout cas

à mon goût. A cela s'ajoutent confort et facilité de prise en main. Selon moi, toutes les cases sont cochées pour en faire une excellente « daily car ».

Le moteur se montre relativement discret tant qu'on ne le sollicite pas trop brutalement. En effet, lors de franches accélérations ou relances, comme bien souvent de nos jours, tout semble se réveiller d'un coup et là, l'ambiance sonore n'est pas très excitante. A nouveau, je rappelle qu'il ne s'agit pas d'une sportive ; il n'est donc pas surprenant qu'elle préfère être conduite avec volupté plutôt que fermeté. D'ailleurs, la boîte automatique contribue grandement à la douceur de fonctionnement. Il n'y a rien à redire tant l'ensemble procure un excellent agrément.

En augmentant le rythme, je suis surpris de constater que la Mazda 3 ne démerite pas. Certes, il y a une légère prise de roulis lors des passages en courbe mais rien de dramatique. De surcroît, j'ai beaucoup aimé le feeling au volant. Pour une fois, la direction n'est pas trop assistée. Autre détail non négligeable à mes yeux, même avec sa transmission automatique, cette Mazda 3 ralentit lorsqu'on relâche l'accélérateur, évitant de devoir toujours freiner lorsque ça roule en accordéon sur l'autoroute entre Lausanne et Genève. Une spécificité qui a tendance à disparaître car peu compatible avec les normes d'émissions de CO₂ qui imposent une consommation minimale.

La Mazda 3 offre donc d'excellentes prestations routières. La puissance est suffisante, la transmission automatique et les 4 roues motrices à la hauteur de l'ensemble, Vraiment, je n'ai rien à lui reprocher.





Verdict

L'offre en matière de berlines compactes ne manque pas, dans un large éventail de tarifs. Néanmoins, si l'on cherche un véhicule avec 4 roues motrices, suffisamment de puissance ainsi qu'une boîte automatique, le choix se réduit significativement. Il n'y a guère que les allemandes qui se profilent mais à un budget qui peut vite devenir exorbitant.

La Mazda 3 est donc une excellente alternative car pour un peu plus de CHF 40'000.-, vous avez tout cela et avec une finition digne du segment Premium. Notons que notre voiture d'essai, un modèle 2022, n'est plus proposée aujourd'hui et que la mouture actuelle disposant d'un équipement similaire s'affiche à environ CHF 45'000.-. Toutefois, cela reste la meilleure alternative possible car l'équivalent auprès de la concurrence germanique nécessite plusieurs milliers, pour ne pas dire dizaines de milliers de francs supplémentaires. Je ne peux donc que vous encourager à découvrir cette Mazda 3 mais aussi l'ensemble de la gamme de ce constructeur japonais en marge des gros groupes

mieux représentés sur le marché.



Prix et options - Mazda 3 HB e-S-X 186 AWD AT Revolution L4

Prix de base : CHF 38'390.-

Peinture métallisée "Machine Grey" : CHF 1'100.-

Skyactive-Drive : CHF 2'000.-

Jeu de Tapis "Luxury" : CHF 148.-

Protection de pare-chocs arrière en acier inoxydable : CHF 247.-

Prix TOTAL : CHF 41'885.-



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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda 3, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV : La barre du Premium est presque atteinte

Essai - Mazda MX-30 : Un SUV branché... à contre-courant

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

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 : Élégance 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 - Mazda2 Hybrid

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

