

Mazda 3 2.0 G120 Revolution



LE MODÈLE 2014 DE LA MAZDA 3 EST DANS LA PURE CONTINUITÉ STYLISTIQUE DU GRAND FRÈRE MAZDA 6. LA NOUVELLE COMPACTE, D'ALLURE SPORTIVE ET DOTÉE DE LA DERNIÈRE TECHNOLOGIE MAZDA SKYACTIV, ATTIRE TOUS LES REGARDS. LORS DU TEST, LA NOUVELLE MAZDA 3 A PARFAITEMENT CONVAINCU MAIS SANS ÊTRE ARRIVÉE POURTANT À DISSIMULER QUELQUES FAIBLESSES.

Positif

- Très bon rapport prix/ performances
- Comportement sportif (châssis, direction, rapports)
- Moteur souple avec consommation relativement basse
- Spaciosité à l'avant et à l'arrière
- Design réussi
- Système multimédia innovant facile à utiliser

Négatif

- Volume du coffre plutôt juste pour une voiture de 4,5 m
- Mauvaise visibilité arrière et montant latéral avant gênant
- Châssis ferme et niveau sonore intérieur élevé
- Reprises lentes en 6e vitesse
- Maniabilité pénalisée par la longueur de la voiture
- Coûts des services (pas de service gratuit)

Présentation

Par son style élaboré, la nouvelle Mazda 3 attire tous les regards. Sa ligne galbée ondule du long capot à l'avant à l'arrière élancé, et même ses roues de 18 pouces ne dépareillent pas sa silhouette ondoyante. Sa carrosserie à la ligne ascendante lui confère une touche de "coupé". En résumé, une allure parfaitement réussie.

Habitacle

Dans l'habitacle, ce qui saute en premier aux yeux, c'est le grand tachymètre derrière le volant sur lequel la vitesse est affichée numériquement. Dans la version "Revolution", l'affichage tête haute, très utile, est placé juste au-dessus. Toute la planche de bord avec inserts style carbone et aluminium donne une impression de grande sportivité. Le système multimédia avec molette intégrée à la console médiane est innovant et au maniement intuitif. La spaciosité à l'avant et à l'arrière est bonne. Le volume du coffre de 348 litres est toutefois modeste pour une voiture de cette dimension. La finition et les matériaux sont de bonne facture.

Confort

Le confort de la nouvelle Mazda est un peu délaissé à cause de la conception sportive. Le châssis est ferme tout comme les roues de 18 pouces. Le niveau sonore à l'intérieur est certes bon, on perçoit toutefois des bruits aérodynamiques en trajet autoroutier. En revanche, l'équipement de confort est de haut niveau. Sièges chauffants, régulateur de vitesse, système de climatisation à deux zones sont tous de série. Les sièges sont ergonomiques et offrent un bon maintien latéral.



1



2



3



4

- 1 Direction sportive et directe avec boîte manuelle à 6 vitesses.
- 2 Volume de coffre plutôt petit par rapport à ses concurrentes.
- 3 Système multimédia au maniement aisé grâce à la molette intégrée à la console médiane.
- 4 Visibilité arrière limitée en raison de la petite lunette arrière et des larges montants latéraux.

Performances

Les performances routières du 88 kW (97 kW mesurés) sont plus que réussies. Le couple de 210 Nm à 4000 tr/min est également bon. Le moteur 2 litres atmosphérique est une vraie alternative aux produits downsizés de la concurrence. Il est très souple et réactif. La commande de la boîte manuelle à 6 vitesses est courte et précise. A signaler encore le poids à vide inférieur à 1400kg.

Qualités routières

Les qualités routières correspondent tout-à-fait à la sportivité de la Mazda 3. Un châssis ferme, une direction très directe (2,6 rotations) et un moteur qui monte bien en régime offrent un vrai plaisir de conduite, même si de temps en temps plus de puissance serait la bienvenue.

Sécurité

La Mazda 3 est dotée d'un bon équipement de sécurité. En plus du standard de sécurité, le freinage d'urgence en ville et l'assistant angle mort sont aussi de série. Le véhicule de test a obtenu la note "bien" dans ce domaine.

Particularités

Le concept de moteur innovant "Skyactiv" de la Mazda 3 a convaincu. Le moteur 2 litres atmosphérique est une réelle alternative aux produits downsizés. Avec sa compression de 14:1, le Mazda 3 est une nouvelle référence parmi les moteurs Otto.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	1998 ccm
Cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	non
Puissance max.	88 kW
Couple max.	210/4'000 Nm/trmin

Transmission

Boîte à vitesses	m6
Traction	avant

Carrosserie

Type de carrosserie	berline
Poids à vide sel. construct	1317 kg
Charge tractable max.	1300 kg
Volume du coffre petit	348 litres
Volume du coffre grand	1250 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	3 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

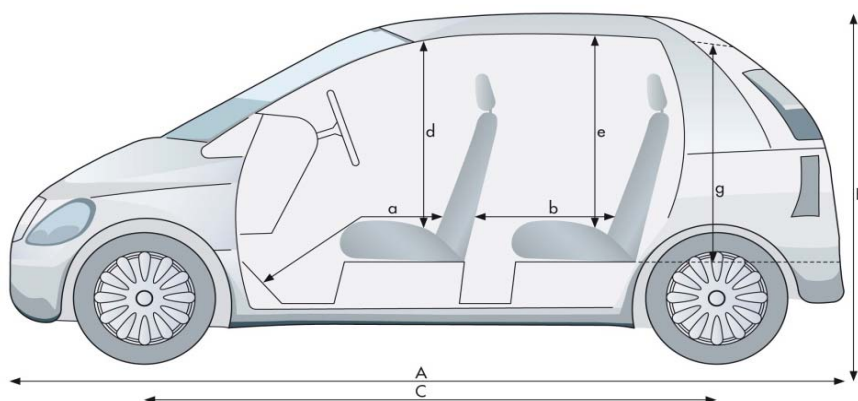
Prix

Prix de base	26'450.- CHF
Prix du véhicule de test	30'431.- CHF

Accessoires (extrait)

- Sellerie cuir
- Peinture métallisée
- Système de navigation NNG
- Pare-chocs et protection arrière
- Jeu de tapis Luxury

Pneu du véhicule de test	215/45R18 Dunlop SP TT
Dimension minimale	205/60R16



a de/à 89 cm/113 cm

b de/à 58 cm/85 cm

d 106 cm

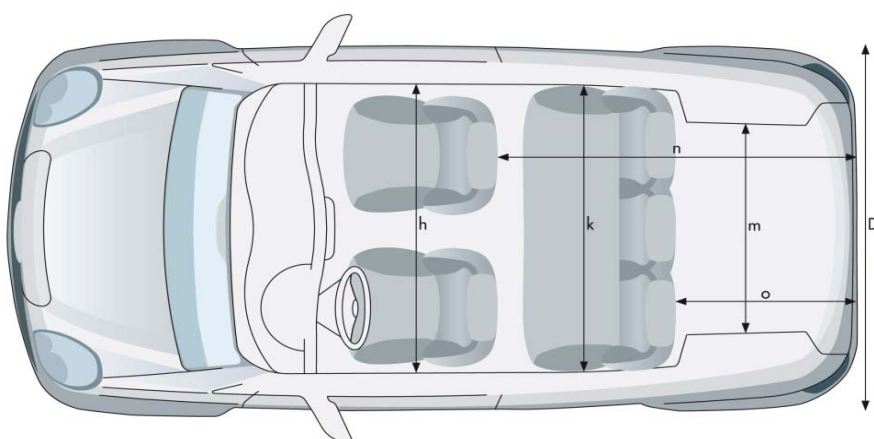
e 96 cm

g 79 cm

A 446 cm

B 145 cm

C 270 cm



h 150 cm

k 147 cm

m 102 cm

n 165 cm

o 88 cm

D 179 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	97.1 kW
Ecart avec le constructeur	+9.1 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	61 km/h affiché
à 80 km/h	81 km/h affiché
à 100 km/h	101 km/h affiché
à 120 km/h	121 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1385 kg
Ecart avec le constructeur	+68 kg
Charge du véhicule de test	430 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	8.9 s
TCS	9.3 s

Elasticité (au 4e rapport)

60 - 100 km/h	10.3 s
80 - 120 km/h	10.1 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	2018 m
1000 m effectifs sont	991 m tachymètre

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	37.2 m
Décélération moyenne	10.4 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	11.6 m
droite	11.5 m

Insonorisation

à 60 km/h	60 dB(A)
à 80 km/h	64 dB(A)
à 100 km/h	67 dB(A)
à 120 km/h	71 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 année
	0 km

Service selon constructeur

20000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 4'832.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.82 CHF/km
à 15'000 km/an	0.62 CHF/km
à 30'000 km/an	0.42 CHF/km

Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	6.5	4.3	5.1
TCS	7.1	4.2	5.2

Consomm. du test	7.1 l/100 km
-------------------------	--------------

Emissions de CO₂

usine	119 g/km
TCS	121 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	D

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.60 m
	arrière	5.35 m
Visibilité	avant	4.16 m
	arrière	13.20 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★★
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★★★★☆
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consom. normalisée usine	★★★★☆
Consom. normalisée test	★★★★☆
Consommation véh. testé	★★☆☆☆

TABLEAU COMPARATIF

	MAZDA	FORD	PEUGEOT	VW
	3 2.0 G Revolution	Focus 1.0 SCTi Titanium	308 1.6 THP Allure	Golf 1.4 TSI Highline
Prix (CHF)	26'450.-	28'500.-	29'100.-	29'400.-
Cylindrée (cm ³)	1998	998	1598	1395
Puissance (kW/CV)	88/120	92/125	92/125	90/122
Couple max. (Nm/Umin)	210/4'000	200/1'500	200/1'400	200/1'500
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	5.2 C(2)	5.0(1) B(2)	5.6(1) C(2)	5.3(1) C(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	71	70(5)	69(6)	68(7)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.62	—	0.64	0.62
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★☆		★★★☆☆	★★★★★
Test Touring (numéro/année)	6/2014	12/2011(5)	5/2014(6)	5/2013(7)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) coût total des services sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Ford Focus 1.6 TDCi Titanium

(6) Peugeot 308 1.6 THP 155 PS Féline

(7) VW Golf 2.0 TDI DSG Highline