



TCS Test de voiture

MAZDA3 REVOLUTION 2.0 SKYACTIV-X AWD

Formule antidownsizing **inédite**

Outre son design recherché, la compacte Mazda3 défraie la chronique par son moteur essence à taux de compression élevé. Un choix audacieux visant à pérenniser les blocs atmosphériques. Avec un certain bonheur.



🚗 4 cylindres 2 l essence, 180 ch 📊 6,7 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie B
🔋 Autonomie: 721 km 📊 Poids: 1585 kg (modèle testé) ⚡ 10,2 s de 0 à 100 km/h 💰 37 590 fr.

- + Faibles consommations possibles
- Rapport prix/équipement
- Comportement équilibré/direction
- Assistances à la conduite
- Phares LED matriciels efficaces
- Qualité perçue et finition
- Design sophistiqué

- Moteur manquant de punch pour 180 ch; montées en régime paresseuses
- Emissions de CO assez élevées
- Mauvaise visibilité (surtout arrière)
- Impression confinée sur la banquette
- Seuil pénalisant l'accès au coffre
- Charge utile pour un 4x4 (1300 kg)

Décembre 2019



Accueillante Sellerie cuir et revêtement bimatière donnent le ton.



Indispensable caméra 360° vu la visibilité arrière presque nulle.



Voiture de designer
Long capot, phares LED effilés et larges montants arrière.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Mazda3 Revolution 2.0 Skyactiv-X AWD: 5 portes, 5 places; 37 590 fr. (véhicule testé: 40 751 fr.)
Gamme: 2 l Skyactiv-G, 122 ch, Ambition (27 990 fr.) à 2 l Skyactiv-X aut. Revolution sedan, 180 ch, (39 290 fr.)
Options: peinture métallisée (800 fr.), sellerie cuir électrofiée (2000 fr.), boîte automatique 6 vitesses (2000 fr.)
Garantie: 3 ans d'usine, 3 ans d'assistance; garantie antirouille: 12 ans (sous conditions)
Importateur: Mazda Suisse, 1213 Petit-Lancy, mazda.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 2 l essence, 180 ch à 6000 tr/min, 224 Nm à 3000 tr/min; boîte manuelle 6 vitesses, traction intégrale. Poids: 1585 kg (véhicule testé), total admissible 1980 kg, charge tractable 1300 kg



A lors que la quasi-totalité des constructeurs réduisent les émissions de CO₂ par le biais de moteurs downsizés à suralimentation turbo, Mazda continue à faire évoluer la technologie atmosphérique. La compacte Mazda3 inaugure un bloc à compression élevée (16,3:1) reprenant le principe des diesels à autoallumage tout en conservant l'allumage par étincelle des blocs essence. Ce 4 cylindres 2 litres Skyactiv-X cumule le couple généreux des diesels et les montées en régime alertes des blocs essence. Au quotidien, cette technologie se traduit par une consommation réduite. Sans être spectaculaire, la moyenne relevée durant ce test (6,7 l/100 km) est fort honorable pour la traction intégrale qu'est la Mazda3 AWD. En ayant le pied léger, il est possible de flirter avec les 6 l/100 km. Un alerno-démarrreur (micro-hybridation 24 volts) vient soutenir le moteur thermique.

Dans la pratique, la Mazda3 bénéficie déjà d'un couple appréciable à très bas régime. Ce n'est pas aussi spontané qu'un bloc turbo, mais autorise une conduite onctueuse en agglomération. Les reprises sont suffisamment consistantes sur les régimes intermédiaires – l'effet diesel –, tandis qu'il est possible de pousser haut dans les tours – l'effet essence. Cela étant, les montées en régime apparaissent un peu bridées en regard d'un groupe essence classique. Bien que disposant en théorie de 180 ch, ce moteur Skyactiv-X demande à être mené de manière fluide afin de profiter au maximum de la combustion en mélange air/essence pauvre. Pas toujours excitant, mais on est récompensé à la pompe.

Equipement pléthorique

Il n'empêche que ce 4e opus demeure une authentique Mazda3. Le train de roulement très équilibré et la commande de boîte ludique participent au plaisir de conduite. De plus, la version Revolution est dotée d'une foule d'assistances, dont des phares matriciels procurant un excellent éclairage. L'agencement intérieur bénéficie d'une qualité perçue valorisante et l'association des matières avec l'option cuir produit son effet. Si l'habitabilité est correcte, on déplore un sentiment de confinement sur la banquette et une visibilité arrière quasi nulle. Salutairement, la caméra de recul est de série. Comme d'ailleurs toutes les commodités d'usage. ♦



coffre: 330–1022 litres
pneus: 215/45R18, min. 205/60R16

**TECHNIQUE****EXCLUSIVITÉ TCS**

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	10,2 s
Elasticité:	
60–100 km/h (rapport idéal)	6,6 s
80–120 km/h (rapport idéal)	7,0 s
Diamètre de braquage:	11,8 m
Freinage (100–0 km/h):	34,4 m
Insonorisation:	
60 km/h:	60 dB (A)
120 km/h:	69 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	0,9	290.–
30 000/24	1,4	382.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	14,2	5214.–
¹ matériel inclus		

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	71	580.–	309.–
30 000	48	580.–	620.–
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.			
(OFS), agences Mazda: 90 à 183 fr.			

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

Usine	cycle	mixte (l/100 km)	
	WLTP	6,2	
Usine	NEDC 2.0	4,8	
Emissions de CO ₂ :		109 g/km	
Moyenne suisse de CO ₂ :		137 g/km	
Étiquette Énergie (A–G):		B	

CONSOMMATION DU TEST

6,7 l/100 km	autonomie 721 km
réservoir:	48 litres
Parcours normé TCS (WLTP): 5,9 l/100 km	

MESURE ÉMISSIONS ROUTE (TCS)

	CO	NO _x	particules
	mg/km	mg/km	n/km
Mesure	1483	24,0	9,0×10 ¹⁰
Note	61%	88%	95%

**Convenable**, le dégagement aux jambes.**Large découpe**, mais un volume utile moyen.**Poupe racée** Le pavillon plongeant est ponctué par un spoiler.

La vidéo du test

tcs.ch/portail-video

Mazda3 Skyactiv-X en détail**CARROSSERIE**

Cette version 5 portes se distingue par son long capot effilé et de largissimes montants arrière. Les adultes jouissent d'un espace suffisant sur la banquette, mais la faible surface vitrée induit un sentiment de confinement. La capacité du coffre cubique est dans la moyenne inférieure du segment. Sièges rabattus, il présente un bel espace de chargement quasi plan, certes obéré par un seuil élevé.

HABITACLE

La déclinaison Revolution avec sellerie cuir offre une finition et une qualité perçue de bon niveau. L'instrumentation analogique est parfaitement lisible. Système multimédia traditionnel suffisamment intuitif avec commande tactile et par molette.

CONFORT

Les sièges seyants et le tarage de suspension assez prévenant procurent un appréciable confort de marche. Sur autoroute, les bruits de roulement (pneus de 18") et le léger bourdonnement du moteur sont présents, sans être intrusifs.

PRIX-PRESTATIONS

Les deux niveaux d'équipement à choix sont bien dotés. L'exécution Ambition inclut le système de navigation, le régulateur ACC et l'alerte d'angle mort. Fort complète, la déclinaison Revolution se distingue par les phares matriciels, la vision tête haute, la caméra 360°. Seule option notable: la sellerie cuir.

COMPORTEMENT

Cette traction intégrale recèle un comportement équilibré, presque neutre. Elle négocie les courbes sans exiger de corrections. Le guidage est précis et offre un bon répondeur. Le tout est mis en valeur par la boîte 6 vitesses à la commande ferme et aux débrayements courts.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Associant la frugalité du diesel et les émissions réduites des blocs essence, le moteur à compression élevée (16,3:1) a convaincu par ses faibles rejets de NO_x et de particules. La concentration de CO dépassait un peu celle des diesels modernes. Le tout aux dépens des montées en régime des blocs essence.

CONSOMMATION

Bonne moyenne (6,7 l/100 km) pour une intégrale de cette dimension. Les 4,8 l donnés en cycle NEDC sont irréalistes, contrairement aux 6,2 l du cycle WLTP.

SÉCURITÉ

La déclinaison Revolution est dotée de toutes les assistances du moment. Freinage efficace. Mauvaise visibilité arrière.

**Notation**

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	56	15
habitabilité (dimensions intérieures)	60	15
modularité et rangements	60	20
qualités pour le transport en général	60	10
visibilité circulaire	40	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	60	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	57%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	60	20
système multimédia	70	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	60	10
finition/toucher	80	20
utilisation	60	20
Note	68%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	70	10
bruits intérieurs	50	30
visibilité circulaire	40	40
suspension	70	10
sièges	70	10
équipement de confort de série & équip. effectif	70	30
équipement de confort en option & équip. effectif	70	10
Note	64%	10%

RAPPORT PRIX/PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif/confort/sécurité)	80	40
prestations de garantie	50	25
coûts des services	60	15
rapport puissance/poids	60	5
performances	60	10
frais de consommation	50	5
Note	65%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	70	15
direction	80	15
plaisir de conduite	70	20
comportement routier	70	50
Note	72%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	60	20
puissance et accélération	50	10
régularité de fonctionnement	70	10
traction	70	15
boîte manuelle / boîte automatique	80	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	60	15
Note	66%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	60	10
consommation cycle TCS	80	35
consommation données d'usine	60	10
consommation effective	60	35
autonomie	50	10
Note	66%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	90	25
équipement de sécurité en option	90	15
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	80	50
Note	85%	15%

Comportement d'émission (PEMS mesure de la route)	
Monoxyde de carbone CO	61
Oxyde d'azote Nox	88
Nombre de particules PN	95

Note finale

**Données techniques et mesures**

Moteur	
version	4/Reihe
cylindrée	1998 ccm
puissance/tours-minute	132 kW/6000rpm
puissance mesurée	133.6 kW
couple/tours-minute	224 Nm/3000rpm

Consommation	
Werk gesamt (WLTP)	6.2 l/100km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	0 l/100km
TCS-P gesamt (realistischer Prüfstandszyklus)	5.6 l/100km
Praxis	6.7 l/100km
CO2 Ausstoss Werk	109 g/km
Reichweite im TCS-P	857 km
Tankvolumen	48 litres

Dynamique de conduite	
accélération 0-100 km/h (usine/TCS)	8.5 /10.2 s
puissance 60-100 km/h (au 2 ^e rapport le plus haut)	6.6 s
puissance 80-120 km/h (au 2 ^e rapport le plus haut)	7 s
freinage à 100 km/h	34.4 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.8 /11.5 m
insonorisation à 60 km/h	60 dBA
insonorisation à 120 km/h	69 dBA

Dimensions	
longueur/largeur/hauteur	4.46 /1.8 /1.44 m
poids à vide usine	1497 kg
poids à vide mesuré	1585 kg
poids total	1980 kg
charge utile effective	395 kg
charge tractable freinée	1300 kg
capacité du coffre minimum	330 litres
capacité du coffre maximum	1022 litres
largeur du coffre (entre les passages de roue)	102 cm
profondeur du coffre jusqu'à la 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	160 /79 /0 cm
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	71 cm
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	5
largeur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	148 /147 /0 cm
hauteur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	102 /88 /0 cm
espace pour les jambes 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée (de/à)	90 -112 cm/ 60 -86 cm/ 0 -0 cm

en grass = mesures effectuées par le TCS

Transmission	
système de propulsion	4x4
boîte à vitesses	m6
dimensions pneus de série	215/45R18
dimensions pneus véhicule de test	215/45R18

ÉCHAPPEMENT (PEMS mesure de la route)	
Monoxyde de carbone CO	1483 mg/km
Oxyde d'azote Nox	24 mg/km
Nombre de particules PN	9.0E+10 1/km

Garantie	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	12 ans



la vidéo du test