

Mazda 3 1.6 TSi 5 p.



Un essai détaillé
de Bruno Godaert



La concurrence

Alfa Romeo 147 1.6 Impression 5 p.	16.450 €	4 m 17	105 ch
Citroën Xsara 1.6i Exclusive 5 p.	17.450 €	4 m 19	110 ch
Daewoo Lacetti 1.6 CDX	15.850 €	4 m 30	109 ch
Fiat Stilo 1.6 Active 5 p.	16.250 €	4 m 26	103 ch
Ford Focus 1.6 Trend 5 p.	17.000 €	4 m 17	100 ch
Opel Astra 1.6 Enjoy 5 p.	16.450 €	4 m 25	105 ch
Peugeot 307 1.6 XT 5 p.	17.460 €	4 m 20	110 ch
Renault Mégane 1.6 Authentique 5 p.	16.850 €	4 m 21	113 ch
Seat Leon 1.6 S	16.500 €	4 m 19	105 ch
Subaru Impreza Plus 1.6 TS	16.895 €	4 m 42	95 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 42
Largeur	1 m 76
Hauteur	1 m 47
Empattement	2 m 64
Poids	1.260 kg
Coffre	300 à 635 dm ³
Pneus	195/65 R 15
Réservoir	55 l
Moteur	4 cyl. en ligne DOHC
Cylindrée	1598 cc
Puissance	105 ch (77 kW) à 6.000 tr/min
Couple	145 Nm à 4.000 tr/min
Transmission	avant
Alésage-course	78 x 83,6 mm

A l'arrêt



Première surprise : par rapport à une Mégane ou à une 307, la Mazda 3 propose pas moins de 20 cm en plus ! Ce qui profite, bien entendu, à l'habitabilité du modèle. L'identité Mazda est bien affirmée : l'avant, comme les feux à l'arrière, rappelle la 6 de l'échelon supérieur. La finition intérieure est correcte mais l'usage du plastique trop répandu pour faire cossu. Le volume du coffre est un peu décevant.

Sur la route



Le 1 l 6 de 105 ch appartient à la nouvelle gamme de 4 cylindres en ligne à deux arbres à cames en tête. Annoncé comme *coupleux* et silencieux, il manque pourtant un peu de vigueur à bas régime et il devient bruyant lorsque l'on monte dans les tours. Si la vitesse de pointe est mesurée, les accélérations sont très acceptables. Au volant, le plaisir de conduite est présent : le châssis est dynamique et le freinage efficace. L'absence d'aides (antipatinage, ESP) n'est donc pas trop pénalisante.

Porte-monnaie



Il n'y a pas de mystère : plus forte est la concurrence, plus serrés doivent être les prix. Pour rendre son véhicule attractif, Mazda a dû faire l'impasse sur un certain nombre d'équipements. En soi, cela se comprend. Ce qui est plus difficile à admettre, c'est leur absence sur une liste d'options. Les importateurs privés n'aiment pas se compliquer la vie ! Côté garantie, on fait mieux chez Toyota !

FURIEUSEMENT

Gare aux amendes !

Faut-il avoir peur de la nouvelle classification des infractions – avec amendes salées à la clef – concoctée sous Isabelle Durant et complaisamment mise en œuvre par l'inconsistant Bert Aniciaux ? La logique du système échappe à plus d'un de nos lecteurs et on les comprend ! Ainsi, occuper la bande d'extrême gauche de l'autoroute, durant des kilomètres à 110 ou 115 km/h n'est pas punissable (ou presque) tandis que dépasser le sans-gêne par la droite est passible de 500 à 2.750 € d'amende et de 8 jours de déchéance du droit de conduire. Toujours aussi illogique : l'usage du GSM au volant n'entraîne qu'une perception immédiate de 50 € alors que, durant plus de 3 ans, l'on a voulu nous faire croire qu'il n'y avait rien de plus grave. Mais en réalité, ce qui heurte le plus les juristes, c'est l'instauration des peines obligatoires absolument contraires à l'esprit même du code pénal, du moins dans la tradition belge. Dorénavant, il vaut largement mieux passer devant un juge pour avoir détourné plusieurs milliards d'euros ou pour avoir tué quelqu'un que pour une (bête) infraction grave du troisième degré. Dans les deux premières hypothèses, en dehors d'un éventuel acquittement pur et simple, un bon avocat peut vous obtenir la *suspension du prononcé* égale à une virtuelle absolue. Dans la dernière (51 km/h en zone 30, par exemple), ce sont 8 jours de déchéance minimum, 5 ans maximum obligatoires qui vous attendent. Pas d'illusions : ça risque de saigner...

Bruno Godaert

La marque

La collaboration de la Ford Motor Company, qui détient le tiers du capital de Mazda, semble très bénéfique au constructeur japonais. Les nouveautés s'enchaînent (Mazda 6, 2, RX-8, ...) dans un renouveau technique et esthétique bienvenu.

Le modèle

Succédant à la 323, construite sur une base similaire à celle de la Ford Focus et de la Volvo S40, la Mazda 3 s'attaque à l'un des segments les plus encombrés d'Europe. Les premières campagnes publicitaires en Belgique l'opposaient à la Golf, mais bien d'autres concurrentes sont aussi redoutables, tant en 5 qu'en 4 portes. La production française, e.a., peut offrir une belle résistance, comme la nouvelle Astra, d'ailleurs.

Les versions

Lancée à l'automne 2003 sous la forme d'une hatchback (version testée), la Mazda 3 est disponible depuis peu en classique berline : cette dernière carrosserie est un peu plus chère (+ 500 €) mais possède une élégance qui séduira les seniors. Les deux motorisations les plus puissantes en essence (1 l 6 105 ch ou 2 l 150 ch) lui sont réservées ou alors le 1 l 6 diesel de 110 ch. La version 5 portes peut, en outre, être équipée du 1 l 3 essence de 84 ch. Prix d'attaque : 14.599 €. Prix plafond hors options : 23.399 €.



L'équipement

Aide au stationnement	non disponible
ABS/Assistance freinage urgent	série
Banquette AR rabattable 60/40	série
Boîte automatique	1.000 €
Climatiseur	série
Cruise control	non disponible
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	non disponible
Antipatinage	non disponible
Lève-vitres électriques AV/AR	série
Contrôle de stabilité	non disponible
Peinture métallisée	350 €
Projecteurs au xénon	non disponible
Rétroviseurs électriques/rabattables/dégivrants	série
Roue de secours	temporaire
Siège AV réglable en hauteur	série
Sièges AV électriques	non disponible
Sièges chauffants	non disponible
Système navigation	2.300 €
Télécommande	série
Toit ouvrant	720 €
Volant réglable haut. et prof.	série
Radio CD	série

Les chiffres

Vitesse maximale	182 km/h	Consommation sur route	6,0 l
De 0 à 100 km/h	11,0 s	Consommation mixte	7,2 l
Km départ arrêté	33,0 s	Prix achat	16.999 €
Garantie	3 ans ou 100.000 km	Taxe circulation	212,78 €
Consommation urbaine	9,3 l	Taxe mise en circul.	123,00 €



Le bilan

Si l'on considère le modèle en tant que successeur de la 323 : pas de doute, c'est une réussite totale. Progrès sur toute la ligne ou presque. Comparée à la concurrence, la Mazda 3 tient incontestablement son rang, mais sans apporter ce petit plus en équipement comme le faisaient les japonaises autrefois pour creuser la différence ! Peut-être est-ce pour cela que les publicitaires ont tellement tenu à la comparer à la Golf V : là, oui, le prix de la Mazda 3 semble compétitif. Mais quid à la revente ?