



Mazda 3 1.6 CDTI TSi - 109cv

Dans un marché fortement concurrentiel, la Mazda 3 se présente comme une berline compacte dynamique, solidement bâtie avec sérieux. La stabilité de la conduite est redoutable dans toutes les circonstances. La



Berline compacte

Prix du modèle testé : **22.499** euros
Autonomie : **55** litres = **1.000** km
Émission de CO₂ : **147** gr/km
Couple maxi : **240** Nm dès **1.750** tr/min
Puissance maxi à : **4.000** tr/min
Poids : **1.350** kg
Puissance/Poids : **59,26** kW/T

Mazda 3 est produite depuis 2003 et elle vient de bénéficier d'un facelift pour confirmer sa présence dans la course sévère à la clientèle. La nouvelle Mazda 3 conserve le châssis rigide de son aînée, considéré comme l'un des plus sains de la catégorie.

De plus, la partie supérieure de la carrosserie utilise de l'acier à haute résistance pour offrir une rigidité maximale. Enfin, le comportement dynamique a été renforcé grâce aux nouveaux amortisseurs avant et arrière. Les freins sont puissants et endurants, secondés par un servo à dépression qui réduit l'effort à exercer sur la pédale. Les distances d'arrêt sont étonnamment courtes. On regrettera peut-être les bruits de roulement sur autoroute.

Solidement épaulée par le moteur emprunté à PSA, le 1.6 HDi, renommé CDVi lors de son transfert, la Mazda se montre efficace sur tous les itinéraires. Ce turbodiesel à rampe commune délivre ses chevaux à quatre mille tours et son couple sous les deux mille tours. Un double arbre à cames, une culasse à seize soupapes, des injecteurs à orifices multiples, la géométrie variable du turbo limitent les besoins en carburant. Un système d'overboost augmente, le temps d'un dépassement par exemple, le couple à deux cent soixante newtons-mètres.

La boîte de vitesses, extraite de la banque de données de Ford (C-Max) a été quelque peu remaniée et profite d'un cinquième rapport long que certains critiqueront. D'autant, qu'en

termes d'économie de carburant et de préservation de l'environnement, une sixième vitesse serait la bienvenue tant le moteur est coupleux et souple... Petite astuce pour le confort du conducteur, la commande du levier est transmise par câble à la boîte pour éliminer les vibrations du moteur.

Les commentaires de plus en plus fréquents dans la presse font la part belle à la quasi exclusive responsabilité de l'automobile privée en matière de consommation d'énergie fossile et de rejets polluants. Cela mérite quelque attention. En Europe, en 2004, les automobiles représentaient environ dix à treize pour cent des émissions de dioxyde de carbone, alors que les transports en représentaient plus ou moins vingt-cinq. Il est certes bon de conscientiser les utilisateurs. Quels seraient les avantages réels de les culpabiliser à outrance sur base de considérations incorrectes !

La Mazda 3 présente un équipement complet. L'intérieur offre une finition à la fois rigoureuse dans le montage et le choix des matériaux. Les commandes tombent parfaitement sous la main. La modularité dans l'habitacle est commune dans le segment avec des sièges arrière rabattables asymétriquement. Avec ces caractéristiques, la satisfaction est au rendez-vous au volant d'une Mazda 3 diesel.

Il est surprenant de constater les progrès réalisés par les constructeurs au cours des dernières années en matière de fiabilité des productions, de plaisir de conduire, de confort.

