



TCS Test autovetture

MAZDA3 REVOLUTION 2.0 SKYACTIV-X AWD

Formula antidownsizing **inedita**

Ancora di più che per il design ricercato, la Mazda3 sale agli onori della cronaca per il suo motore a benzina con rapporto di compressione elevato. Scelta audace che vuole eternizzare i motori termici, con una certa fortuna.



♥ 4 cilindri 2 l benzina, 180 CV 📏 6,7 l/100 km (media del test), etichetta energia B
∞ autonomia: 721 km 📊 peso: 1585 kg (veicolo del test) ⚡ 10,2 s da 0 a 100 km/h 💰 37 590 fr.

- + Possibile consumo ridotto
- Rapporto prezzo/dotazione
- Comportamento equilibrato/sterzo
- Sistemi di assistenza
- Fari LED a matrice efficaci
- Qualità percepita e rifiniture
- Design sofisticato

- Motore mancante di esplosività per 180 CV; salite di giri pigre
- Emissioni di CO abbastanza elevate
- Scarsa visibilità (soprattutto dietro)
- Sedili posteriori claustrofobici
- Soglia bagagliaio complica accesso
- Carico utile per una 4x4 (1300 kg)

Dicembre 2019



Accogliente Selleria in pelle e rivestimenti a due materiali danno il tono.



Indispensabile la telecamera a 360° vista la visibilità posteriore quasi nulla.



Auto da designer
Lungo cofano, fari LED allungati e larghi montanti posteriori.

SCHEDA TECNICA

VEICOLO PROVATO

Mazda3 Revolution 2.0 Skyactiv-X AWD: 5 porte, 5 posti; 37 590 fr. (auto del test: 40 751 fr.)

Gamma: dalla 2 l Skyactiv-G, 122 CV, Ambition (27 990 fr.) alla 2 l Skyactiv-X automatica Revolution Sedan, 180 CV (39 290 fr.)

Opzioni: vernice metallizzata (800 fr.), selleria in cuoio elettrificata (2000 fr.), cambio automatico a 6 rap. (2000 fr.)
Garanzia: 3 anni di fabbrica, 3 anni di assistenza; garanzia antiruggine: 12 anni (con condizioni)

Importatore: Mazda Suisse, 1213 Petit-Lancy, mazda.ch

DATI TECNICI

Motore: 4 cilindri, 2 l benzina, 180 CV a 6000 giri/min, 224 Nm a 3000 giri/min; cambio manuale a 6 marce, trazione integrale. Peso: 1585 kg (auto test), tot. ammissibile 1980 kg, carico rimorchiabile 1300 kg



Mentre la quasi totalità dei costruttori riducono le emissioni di CO₂ grazie a motori downsizing sovralimentati tramite turbo, Mazda sviluppa la tecnologia atmosferica. La compatta Mazda3 inaugura un propulsore a compressione elevata (16,3:1) che riprende il principio dei diesel ad autoaccensione, ma conservando l'accensione tramite scintilla dei motori a benzina. Questo 4 cilindri 2 litri Skyactiv-X unisce la coppia più elevata dei diesel e le salite di regime più vivaci dei benzina. Nella pratica, questa tecnologia si traduce in un consumo inferiore. Senza essere spettacolare, la media registrata nel test (6,7 l/100 km) è davvero onorevole per una trazione integrale come la Mazda3 AWD. Con il piede leggero, è possibile avvicinare i 6 l/100 km. Un alternatore-generatore (micro-ibridazione a 24 volt) interviene a sostegno del motore termico.

Nella pratica, la Mazda3 beneficia di una coppia apprezzabile già a bassi regimi. Non è altrettanto spontanea di un propulsore turbo, ma consente una guida morbida in città. Le riprese sono sufficientemente consistenti nei regimi intermedi – l'effetto diesel –, mentre è possibile spingersi a giri elevati – l'effetto benzina. Ciò detto, le salite di giri sembrano un po' legate rispetto ad un motore benzina classico. Sebbene di sponga di 180 CV teorici, questo motore Skyactiv-X chiede di essere usato in maniera fluida al fine di approfittare al massimo della combustione con miscela povera aria/benzina. Forse non sempre eccitante, ma si viene ripagati al distributore.

Dotazione pletorica

Resta il fatto che questa 4a generazione è una vera Mazda3. Il telaio molto equilibrato e il cambio ludico partecipano al piacere di guida. Inoltre, la versione Revolution è dotata di una miriade di sistemi di assistenza, tra cui i fari a matrice che offrono un'illuminazione eccellente. L'allestimento interno trae beneficio da una qualità percepita valorizzante e dall'assemblaggio dei materiali con il cuoio in opzione produce un buon effetto. Se l'abitabilità è corretta, annotiamo la sensazione claustrofobica provata sul divano e una visibilità posteriore quasi nulla. Fortunatamente la telecamera di retromarcia è di serie. Come del resto tutte le comodità d'uso. ♦



bagagliaio: 330-1022 litri
pneumatici: 215/45R18, min. 205/60R16

**TECNICA****CHECK-UP TCS**

TCS MoBe: Herbert Meier

DINAMICA DI COMPORTAMENTO

| | |
|-------------------------------|--------|
| Accelerazione (0-100 km/h): | 10,2 s |
| Elasticità: | |
| 60-100 km/h (rapporto ideale) | 6,6 s |
| 80-120 km/h (rapporto ideale) | 7,0 s |
| Diametro di sterzata: | 11,8 m |
| Frenata (100-0 km/h): | 34,4 m |
| Insonorizzazione: | |
| 60 km/h: | 60 dBA |
| 120 km/h: | 69 dBA |

COSTI DEI SERVIZI

| | | |
|------------------------------|------|---------------------------------|
| (km/mese) | ore | mano d'opera (fr.) ¹ |
| 15 000/12 | 0,9 | 290.- |
| 30 000/24 | 1,4 | 382.- |
| Manutenzione per 180 000 km: | | |
| 15 000 km/anno | 14,2 | 5214.- |
| ¹ incl. materiale | | |

COSTI D'ESERCIZIO

| | | | |
|---|--------|----------|-----------|
| km/anno | ct./km | fr./mese | |
| | | fissi | variabile |
| 15 000 | 71 | 580.- | 309.- |
| 30 000 | 48 | 580.- | 620.- |
| Tariffa oraria per il calcolo TCS: | | | |
| 145 fr. (UFS), agenzie Mazda: da 90 a 183 fr. | | | |

CONSUMO AL BANCO DI PROVA

| | | | |
|-------------------------------------|-------|------------------|--|
| | ciclo | misto (l/100 km) | |
| Fabbrica WLTP | | 6,2 | |
| Fabbrica NEDC 2.0 | | 4,8 | |
| Emissioni di CO ₂ : | | 109 g/km | |
| Media svizzera di CO ₂ : | | 137 g/km | |
| Etichetta energia (A-G): | | B | |

CONSUMO DEL TEST

| | |
|---------------------------|------------------|
| 6,7 l/100 km | autonomia 721 km |
| serbatoio: | 48 litri |
| ciclo normato TCS (WLTP): | 5,9 l/100 km |

MISURAZ. EMISSIONI STRADA (TCS)

| | | | |
|----------|-------|-----------------|----------------------|
| | CO | NO _x | n. particelle |
| | mg/km | mg/km | n/km |
| misurato | 1483 | 24,0 | 9,0x10 ¹⁰ |
| nota | 61% | 88% | 95% |

**Soddisfacente**, lo spazio per le gambe.**Ampio accesso**, ma volume utile medio.**Posteriore elegante** Il tetto spiovente è segnato da uno spoiler.il video
del testtcs.ch/
portale-video**Mazda3 Skyactiv-X in dettaglio****CARROZZERIA**

Questa versione 5 porte si distingue per il suo lungo cofano profilato e i larghissimi montanti posteriori. Gli adulti godono di sufficiente spazio anche dietro, ma la superficie vetrata minima produce un effetto claustrofobico. Il volume del bagagliaio cubico è nella media inferiore del segmento. A sedili abbassati, offre un bello spazio di carico quasi piatto, ma un po' intralciato dalla soglia alta.

ABITACOLO

La variante Revolution con selleria in cuoio offre rifinitura e qualità percepita di buon livello. La strumentazione analogica è perfettamente leggibile. Sistema multimediale tradizionale sufficientemente intuitivo a comando tattile e con ghiera.

COMFORT

I sedili comodi e la taratura delle sospensioni abbastanza preventiva offrono un gradevole comfort di marcia. In autostrada, i rumori di rotolamento (ruote da 18") e il leggero brontolio del motore sono presenti, senza essere invadenti.

PREZZO-PRESTAZIONI

I due livelli di equipaggiamento a scelta sono ben dotati. La variante Ambition include il sistema di navigazione, il regolatore ACC e l'allerta per l'angolo morto. Davvero completa, la variante Revolution si distingue per i fari a matrice, il display head-up, la telecamera a 360°. Unico optional notorio: la selleria in cuoio.

COMPORTAMENTO

Questa trazione integrale esprime un comportamento equilibrato, quasi neutro. Affronta le curve senza richiedere correzioni. La guida è precisa e offre una buona risposta. Il tutto è valorizzato dal cambio a 6 marce dal comando stabile e dalle corse corte.

MOTORE E TRASMISSIONE

Unione tra la frugalità del diesel e le emissioni ridotte dei motori a benzina, il motore a compressione elevata (16,3:1) ha convinto per i suoi valori ridotti di NO_x e particelle. La concentrazione di CO superava un po' quella dei diesel moderni. Il tutto a scapito delle salite di giri rispetto ai benzina tradizionali.

CONSUMO

Buona media (6,7 l/100 km) per un'integrale di questa stazza. I 4,8 l di fabbrica nel ciclo NEDC sono irrealistici, contrariamente ai 6,2 l del ciclo WLTP.

SICUREZZA

La variante Revolution è dotata di tutti i sistemi di assistenza attuali. Frenata efficace. Visibilità posteriore inesistente.

**Valutazione**

| CARROZZERIA | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|-------------------------------------|------------|------------------|
| Facilità di carico (box standard) | 56 | 15 |
| Spazio interno (misurato) | 60 | 15 |
| Modulabilità e vani | 60 | 20 |
| Capacità di carico generale | 60 | 10 |
| Visibilità circolare | 40 | 10 |
| Manovrabilità /diametro di sterzata | 60 | 10 |
| Accesso bagagliaio e conformazione | 60 | 20 |
| Voto | 57% | 15% |

| ABITACOLO | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|----------------------------------|------------|------------------|
| Bagagli e seggiolini per bambini | 60 | 20 |
| Sistema multimediale | 70 | 20 |
| Interni | 80 | 10 |
| Abitabilità | 60 | 10 |
| Qualità percepita/rifinitura | 80 | 20 |
| Ergonomia | 60 | 20 |
| Voto | 68% | 10% |

| COMFORT | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|-----------------------|------------|------------------|
| Comfort di guida | 70 | 10 |
| Rumore interno | 50 | 30 |
| Visibilità circolare | 40 | 40 |
| Sospensioni | 70 | 10 |
| Sedili | 70 | 10 |
| Dotazione di serie | 70 | 30 |
| Accessori a richiesta | 70 | 10 |
| Voto | 64% | 10% |

| PREZZO-PRESTAZIONI | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|--|------------|------------------|
| Rapporto prezzo-dotazione (guida, comfort, | 80 | 40 |
| Garanzie | 50 | 25 |
| Costi di manutenzione | 60 | 15 |
| Rapporto peso/potenza | 60 | 5 |
| Prestazioni | 60 | 10 |
| Costi di consumo | 50 | 5 |
| Voto | 65% | 15% |

| COMPORTEMENTO | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|----------------------|------------|------------------|
| Prestazioni di guida | 70 | 15 |
| Sterzo | 80 | 15 |
| Piacere di guida | 70 | 20 |
| Comportamento | 70 | 50 |
| Voto | 72% | 10% |

| MOTORE E TRAZIONE | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|---|------------|------------------|
| Prestazioni di guida | 60 | 20 |
| Ripresa e accelerazione | 50 | 10 |
| Fluidità di marcia | 70 | 10 |
| Trazione | 70 | 15 |
| Comando cambio (man.) / comfort di cambiata | 80 | 15 |
| Rapportatura marce | 70 | 15 |
| Carico rimorchiabile | 60 | 15 |
| Voto | 66% | 10% |

| CONSUMI | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|--------------------|------------|------------------|
| Consumo TCS Delta | 60 | 10 |
| Consumo ciclo TCS | 80 | 35 |
| Consumo dichiarato | 60 | 10 |
| Consumo effettivo | 60 | 35 |
| Autonomia | 50 | 10 |
| Voto | 66% | 15% |

| SICUREZZA | Voto (%) | Ponderazione (%) |
|-----------------------|------------|------------------|
| Dotazione di serie | 90 | 25 |
| Accessori a richiesta | 90 | 15 |
| Illuminazione/luci | 90 | 10 |
| Spazio di frenata | 80 | 50 |
| Voto | 85% | 15% |

| Emissioni di scarico (PEMS Misurazione strada) | |
|--|----|
| Monossido di carbonio CO | 61 |
| Ossidi di azoto Nox | 88 |
| Numero di particelle PN | 95 |

Voto globale



TCS Test autovetture

MAZDA3 REVOLUTION 2.0 SKYACTIV-X AWD**Dati tecnici e rilevamenti**

| Motore | |
|-----------------------------------|-----------------|
| Costruzione | 4/Reihe |
| Cilindrata | 1998 ccm |
| Potenza/giri al minuto (fabbrica) | 132 kW/6000rpm |
| Potenza misurata | 133.6 kW |
| Coppia/giri al minuto | 224 Nm/3000rpm |

| Consumi | |
|---------------------------------|--------------------|
| misto dichiarato (WLTP) | 6.2 l/100km |
| misto TCS (a norma 1999/100/CE) | 0 l/100km |
| misto TCS-P | 5.6 l/100km |
| effettivo | 6.7 l/100km |
| Emissioni CO2 dichiarate | 109 g/km |
| Autonomia nel ciclo TCS-P | 857 km |
| Capacità serbatoio | 48 litri |

| Dinamica | |
|--|---------------------|
| Accelerazione 0-100 km/h (fabbrica / TCS) | 8.5 /10.2 s |
| Ripresa 60-100 km/h (nella seconda marcia più) | 6.6 s |
| Ripresa 80-120 km/h (nella seconda marcia più) | 7 s |
| Spazio di frenata da 100 km/h | 34.4 m |
| Diametro di sterzata sx./dx. | 11.8 /11.5 m |
| Rumore interno a 60 km/h | 60 dBA |
| Rumore interno a 120 km/h | 69 dBA |

| Masse | |
|--|---------------------------------------|
| Lunghezza/larghezza/altezza | 4.46 /1.8 /1.44 m |
| Peso a vuoto dichiarato | 1497 kg |
| Peso a vuoto rilevato | 1585 kg |
| Peso totale | 1980 kg |
| Carico utile effettivo | 395 kg |
| Carico rimorchiabile frenato | 1300 kg |
| Volume bagagliaio minimo | 330 litri |
| Volume bagagliaio massimo | 1022 litri |
| Bagagliaio larghezza fra i passaruota | 102 cm |
| Bagagliaio profondità fino alla 1a/2a/3a fila sedili | 160 /79 /0 cm |
| Bagagliaio altezza portello di carico | 71 cm |
| Carico n. box standard TCS (tipo scatole di banane) | 5 |
| Larghezza interna 1a/2a/3a fila | 148 /147 /0 cm |
| Altezza interna 1a/2a/3a fila | 102 /88 /0 cm |
| Agio per le gambe 1a/2a/3a fila (da/a) | 90 -112 cm/ 60 -86 cm/ 0 -0 cm |

in grasso = valori misurati TCS

| Trasmissione | |
|---|------------------|
| Trazione | 4x4 |
| Cambio | m6 |
| Dimensione pneumatici di serie | 215/45R18 |
| Dimensione pneumatici montati per il test | 215/45R18 |

| Scarico (PEMS Misurazione strada) | |
|-----------------------------------|---------------------|
| Monossido di carbonio CO | 1483 mg/km |
| Ossidi di azoto Nox | 24 mg/km |
| Numero di particelle PN | 9.0E+10 1/km |

| Garantie | |
|---------------------------------------|-----------|
| Garanzia di fabbrica (durata) | 3 anni |
| Garanzia di fabbrica (chilometraggio) | 100000 km |
| Garanzia anticorrosione (durata) | 12 anni |



Video del test