

Mazda 2 CDVi TRSi



Un essai détaillé de Bruno Godaert



La concurrence

Audi A2 1.4 TDI	18.410 €	3 m 83	75 ch
Citroën C3 1.4 HDi Exclusive	15.850 €	3 m 85	70 ch
Fiat Punto 1.3 JTD First Class (5 p.)	15.250 €	3 m 84	70 ch
Ford Fusion 1.4 TDCi Ghia	16.175 €	4 m 02	68 ch
Nissan Almera 1.5 dCi Visia Plus (5 p.)	16.650 €	4 m 20	82 ch
Opel Corsa 1.3 CDTI Sport (5 p.)	14.540 €	3 m 82	70 ch
Peugeot 206 SW 1.4 HDi	14.200 €	4 m 03	69 ch
Renault Kangoo 1.5 dCi Privilège	15.600 €	4 m 00	80 ch
Seat Ibiza 1.4 TDI Sport (5 p.)	15.406 €	3 m 96	75 ch
Toyota Yaris Verso 1.3 VVT-i Sol	14.685 €	3 m 81	84 ch

La fiche technique

Longueur	3 m 93
Largeur	1 m 68
Hauteur	1 m 55
Empattement	2 m 49
Poids	1.160 kg
Coffre	267 dm ³
Pneus	195/50 R15
Réservoir	45 l
Moteur	4 cyl. en ligne, 8 s. EURO 3
Cylindrée	1.399 cm ³
Puissance	68 ch (50 kW) à 4.000 tr/min
Couple	160 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	avant
Alésage-course	73,7 x 82 mm

A l'arrêt



Mazda cultive l'air de famille et la petite arbore fièrement la calandre pentagonale typique de la marque. A mi-chemin entre la Fiesta 5 portes et la Fusion, la Mazda 2 est assez haute, au profit de la garde au toit, plutôt que de la position de conduite. Le coffre est très accessible: grand hayon, seuil de chargement peu élevé, tandis que l'on peut rabattre la banquette (60-40) et le siège passager pour emmener des objets plus longs. Il y a de très nombreux espaces de rangement.

Sur la route



Le 1 l 4 diesel est le résultat d'un partenariat entre PSA (Peugeot-Citroën) et Ford. C'est écrire qu'on le retrouve e.a. sur la C3 et sur la 206 où il se montre suffisant à la tâche. Sur Mazda 2, il est un peu à la peine: l'auto est lourde et on a tendance à le pousser dans les tours, d'autant que l'excellent châssis de la voiture incite à une conduite active. Le freinage avec antiblocage et répartiteur plus assistance aux situations d'urgence est remarquable.

Porte-monnaie



Avec son prix d'achat assez élevé, surtout pour la version diesel haut de gamme essayée, la Mazda 2 se heurte à une flopée de concurrentes sérieuses. Mais l'importateur en Belgique n'a pas la réputation de brader la marchandise! Côté consommation, le CDVi demande à être ménagé si l'on ne veut pas s'écarter trop des normes théoriques (4,5 l de moyenne). Quant à la garantie de 3 ans, habituelle chez les Japonais, elle constitue un plus...

FURIEUSEMENT

Attitudes inadaptées...

Si l'ensemble des automobilistes (y compris les chauffeurs de poids lourds et de bus!) voulait bien s'en tenir à certaines règles, par ailleurs inscrites dans le code de la route, il n'est pas douteux qu'il y aurait moins de files... aux heures de pointe. La plupart sont très simples: comme, par exemple, s'avancer le plus loin possible dans un carrefour où l'on vire à droite ou à gauche de façon à permettre à ceux qui suivent de profiter aussi du feu vert. Idem pour les bretelles d'autoroute: essayer de se faufiler tout au début de la bande de lancement, surtout à faible vitesse provoque inévitablement des ralentissements derrière. Par contre, en utilisant bien la place disponible et surtout en adoptant l'allure qui permet de s'infiltrer harmonieusement, cela contribue très efficacement à la fluidité du trafic. Cela, lorsque ça roule, évidemment. Car quand tout est bloqué, dépasser tout le monde par la gauche ou par la droite pour aller faire une queue de poisson en tête relève de l'incivilité pure et simple. D'autant que ce genre d'exemple est encore plus contagieux que la grippe et que tout le monde finit par l'adopter. A commencer par les chauffeurs de taxi et d'autobus de ligne. Si vous vous mettez bien sagement dans la file là où elle se forme, vous passez pour un parfait imbécile... et vous restez là trois ou quatre fois plus longtemps qu'il ne le faudrait. Mais il n'y a jamais de flics pour réprimer ces comportements détestables: pourquoi se gêner?

Bruno Godaert

La marque

Quatrième constructeur japonais en volume de production, Mazda a connu des temps meilleurs. Depuis que Ford s'y intéresse de plus près (1995), l'espoir renaît, d'autant que la gamme a subi un renouvellement complet. Mazda 2, 3, 6 et RX-8 sont des modèles très prometteurs et la percée en Europe, en 2003, est remarquable.

Le modèle

Sur le marché des petits monospaces, Mazda proposait sa Demo: un peu court, face à une concurrence nettement plus spacieuse. Conçues sur la base de la Ford Fiesta, fort proche de la Fusion, les Mazda 2 européennes sont construites à Valence, en Espagne, et empruntent d'ailleurs à leur cousine ses motorisations.

Les versions

La gamme Mazda 2 comprend trois moteurs à essence: 1.25, 1.4 et 1.6 litre. Leur puissance respective est de 68, 80 et 100 ch, tous conformes à la norme EURO 4. Ce qui n'est malheureusement pas le cas du 1,4 l turbodiesel alimenté par injection directe *common rail*. Seuls les moteurs 1,4 l peuvent recevoir, en option, la boîte de vitesses robotisée EST. Il y a trois niveaux de finition (Si, TSi et TRSi) et les prix s'échelonnent de 11.999 € à 16.399 €.



L'équipement

Aide au stationnement AR	non disponible
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable (2/3 - 1/3)	série
Boîte automatique (sur TSi)	500 €
Climatiseur manuel	série
Cruise control	non disponible
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	non disponible
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques AV/AR	série
Ordinateur de bord	non disponible
Peinture métallisée	250 €
Projecteurs au xénon	non disponible
Rétroviseurs électriques/dégivrants	série
Roue de secours	normale
Siège AV réglable en hauteur	série
Sièges AV électriques	non disponible
Sièges chauffants	non disponible
Système navigation	non disponible
Télécommande/verrouillage central	série
Toit ouvrant	non disponible
Volant réglable en hauteur	série
Radio CD	série

Les chiffres

Vitesse maximale	160 km/h	Consommation sur route	4,0 l
De 0 à 100 km/h	15,0 s	Consommation mixte	4,5 l
Km départ arrêté	37,0 s	Prix achat	16.399 €
Garantie	3 ans ou 100.000 km	Taxe circulation	249,40 €
Consommation urbaine	5,5 l	Taxe mise en circulation	61,50 €



Le bilan

Par rapport à la Demio qu'elle remplace, la Mazda 2 progresse sur beaucoup de points: look, habitabilité, comportement routier. En outre, l'auto arrive à un bon moment: la Mazda 6 a été fort bien accueillie, la Mazda 3 défie la Golf... tout cela ne peut qu'attirer l'attention sur la marque. Cela étant, face aux ristournes proposées ailleurs, il va falloir sérieusement faire vos comptes, sauf évidemment si le prix est un aspect des choses qui passe chez vous au second plan. La fiabilité, par contre, ne devrait pas causer de soucis.