



Un essai détaillé
de Bruno Godaert



Mazda 2.0 CDVi TRSi break



La concurrence

Alfa Romeo 156 Sportwagon 1.9 JTD	24.700 €	4 m 43	140 ch
Audi A6 1.9 TDi	31.000 €	4 m 80	130 ch
BMW 320d Touring	29.500 €	4 m 48	150 ch
Citroën 2.2 HDi Exclusive Break	29.250 €	4 m 76	136 ch
Ford Mondeo Clipper 2.0 TDCi Ghia	25.550 €	4 m 81	130 ch
Mercedes Benz C220 CDI Break	32.186 €	4 m 54	136 ch
MG ZT-T CDTi Plus	30.460 €	4 m 79	131 ch
Renault Laguna Grandtour 2.2 dCi Privilège	28.050 €	4 m 70	150 ch
Saab 9.5 Estate 2.2 TiD Linear	30.050 €	4 m 81	120 ch
Toyota Avensis Wagon 2.0 D-4D Lineo Sol	28.510 €	4 m 70	116 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 70
Largeur	1 m 78
Hauteur	1 m 48
Empattement	2 m 68
Poids	1.540 kg
Coffre	505 à 1.710 dm ³
Pneus	205/55 R16
Réservoir	64 l
Moteur	4 cyl. en ligne, turbodiesel/common rail
Cylindrée	1998 cm ³
Puissance	136 ch (100 kW) à 3.500 tr/min
Couple	310 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	avant
Alésage-course	86 x 86 mm

A l'arrêt



Allongé d'à peine 20 millimètres par rapport à la berline, le modèle Wagon paraît plus grand. Comme le veulent les canons actuels du genre, l'aspect esthétique de l'engin a été soigné. Fort heureusement pour ceux qui en ont également un usage pratique, le volume de chargement figure parmi les meilleurs de sa catégorie et, surtout, l'escamotage de la banquette arrière est très facile.

FURIEUSEMENT

Régulateurs... tueurs ?

Un poids lourd qui rentre à 90 km/h dans une file à l'arrêt: pas de doute, les suspensions sont grandes que le régulateur de vitesse soit (partiellement) responsable du drame. La Fédération de transporteurs Fébeta dénonce - à raison, semble-t-il - l'utilisation de cette aide électronique à la conduite qui, en cas d'endormissement du chauffeur, peut s'avérer mortelle pour les autres usagers de la route. Quelques professionnels protestent: cela vaut très certainement mieux que la traditionnelle *brique* calée par certains inconscients sur l'accélérateur, leur permettant de passer leurs pieds par la vitre. En réalité, il semble que la technologie simpliste proposée par beaucoup de constructeurs soit mal adaptée à nos conditions de circulation. Dans les pays où les distances sont grandes entre les différentes sorties d'autoroute et où les différences de vitesse entre les véhicules sont peu élevées (comme aux USA), l'usage d'un simple régulateur peut apporter un certain confort. En Europe... la question est plus complexe. Nous avons roulé avec un Mercedes-Benz Actros équipé d'un tel dispositif, couplé à un radar *intelligent* qui actionne immédiatement les dispositifs de freinage auxiliaires lorsque la distance d'avec un obstacle devient critique. Et, en cas de danger, une alerte sonore permet au conducteur distrait d'intervenir à temps. C'est sans doute l'avenir. Qui a, malheureusement, un prix. Mais qui reste très inférieur à celui d'une vie humaine, fût-ce celle du conducteur lui-même!

Bruno Godaert

La marque

Faisant partie du groupe Ford, Mazda est toujours représenté en Belgique par un importateur indépendant (Behermanauto) qui pioche dans le vaste catalogue du constructeur japonais pour en extraire les modèles les mieux adaptés à notre marché.

Le modèle

Succédant à toute une série de générations de 626, la nouvelle famille des Mazda 6 a été présentée à Genève en mars 2002. Trois versions de carrosserie, berline 4 portes, hatchback 5 portes et Sport Wagon partagent une plate-forme totalement neuve. En ligne de mire, les références allemandes et japonaises du segment. Le break se veut dès lors aussi élégant que pratique et n'hésite pas à se profiler *haut de gamme* dans la version essayée.

Les versions

Pas moins de dix modèles distincts pour le seul break, l'acheteur a l'embaras du choix! Il y a trois motorisations essence 1,8 l, 2,0 l et 2,3 l, respectivement de 120, 141 et 166 chevaux. La plus puissante peut recevoir une transmission intégrale, accouplée à une boîte automatique. Le bloc 2 litres CDVi quant à lui est proposé soit en 120 ch soit en 136 chevaux. Les prix s'échelonnent de 20.999 € à 35.799 €.

L'équipement (Multispace)

Aide au stationnement AR	non disponible
Airbags frontaux/latéraux/de tête	série
ABS + EBD + BAS + DSC + TSC	série
Boîte automatique	non disponible (sur diesel)
Climatiseur automatique	série
Cruise control	série
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	série
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	330 €
Projecteurs au xénon/correction autom. portée	série
Rétroviseurs électriques/dégivrants	série
Roue de secours	temporaire
Sièges AV réglables en hauteur	série
Sièges AV électriques	série
Sièges chauffants	série
Système navigation (DVD 13 pays)	série
Télécommande	série
Toit ouvrant	série
Volant réglable en hauteur	série
Radio CD/7 HP	série

Les chiffres

Vitesse maximale	196 km/h	Consommation sur route	5,4 l
De 0 à 100 km/h	10,7 s	Consommation mixte	6,4 l
Km départ arrêté	32 s	Prix achat	31.099 €
Garantie 3 ans, max. 100.000 km		Taxe circulation	443,41 €
Consommation urbaine	8,2 l	Taxe mise en circ.	495,00 €

Sur la route



Contrôle de traction (TCS), de stabilité dynamique (DSC), bien entendu pourvue de l'antiblocage des roues (ABS) et des assistances modernes au freinage (répartiteur: EBD et aide en cas d'urgence: BAS), la version essayée met tous les atouts dans son jeu pour obtenir un comportement routier exemplaire. Mieux: le plaisir de conduire n'est pas gommé, l'auto se défendant fort bien en toutes circonstances.

Porte-monnaie



Déboursier plus de 30.000 € pour un break japonais qui n'est même pas une Xedos ou une Lexus... cela se justifie-t-il? C'est qu'à ce niveau-là, les tentations d'acheter allemand sont grandes (voire même une Saab 9-5 Estate!) mais aucune illusion à se faire: vous ne trouverez rien d'aussi bien équipé et, même au niveau de la finition, la Mazda pourrait donner des leçons à bien des prestigieuses. En outre, côté fiabilité... pas de soucis!

Le bilan

Voilà bien une voiture pour connaisseur. Frimeurs s'abstenir, l'écusson ne permettant pas encore d'en imposer à ce niveau-là, malgré une victoire au Mans (... en 1991) et une belle lignée de RX-7 à moteurs rotatifs (en attendant la RX-8!) dans la famille. Par contre, côté sérénité d'esprit en ce qui concerne un usage quotidien sans pépins, que ce soit d'ordre technique ou même sécuritaire: on frise l'achat parfaitement rationnel. Et si l'on a peur d'y perdre à la revente, il suffit de la garder... longtemps!

