



## Mazda 6 2.0 CDTI TSi - 121cv



Située à Hiroshima, la société Mazda fabrique des voitures depuis 1960, dont la première fut le Coupé R360. Depuis, au gré des modèles, les Mazda se démarquent par leur caractère fonctionnel et sobre, sans tape-à-l'œil. Parfois évoquées par certains journalistes comme des Alfa nippones, les Mazda affichent leur dynamisme sportif ainsi que leur comportement routier remarquable. Les concepteurs japonais viennent récemment de remettre leur Mazda "6" sur l'établi pour y apporter quelques modifications esthétiques mineures, façon de lui redonner l'air de jeunesse qui lui garantira la durabilité de son succès. L'ensemble était déjà convaincant et ne nécessitait pas de retouches majeures.

En ce qui concerne le moteur, les nouvelles données relatives à la situation pétrolière et au respect de l'environnement ont évidemment été prises en considération par les ingénieurs nippons. Le "Low Power" de la marque utilise les récentes moutures de la technologie du common rail. Il propose cent vingt chevaux qui, bien que sobres, manifestent leur plein d'énergie au travers d'un couple de trois cent vingt newtons-mètres. Il s'offre, par la même occasion, une nouvelle boîte de six vitesses parfaitement étagées. Les plages de régimes sont longues et agréables pour les conduites coulées. Placé dans un châssis à la fois efficace et sain, ce moteur, dans le respect des allures contrôlées par tant de radars répressifs, s'est montré frugal comme il se doit. Le filtre à particules, installé de série, réduit les rejets toxiques. S'il fallait émettre un bémol aux qualités de la Mazda 6, ce serait peut-être les claquements incongrus lors de la mise à température du quatre cylindres.

L'habitacle est sérieux, pragmatique. Des matériaux flatteurs couvrent maintenant la planche de bord. Les fonctions (radio, ordinateur, climatisation...) sont clairement distinctes. Les commandes tombent intuitivement sous la main. Celles au volant de cuir se répartissent, à gauche pour l'autoradio et à droite pour le régulateur de vitesse et se mémorisent immédiatement. De vastes rangements sont intégrés dans l'accoudoir

central entre les places avant, la boîte à gants et les contreforts des portes. Les sièges en cuir sont confortables et, combinés à la climatisation, furent plus accueillants que nous l'espérions en ces temps de fortes chaleurs.

Sur l'itinéraire empruntant des autoroutes, des départementales campagnardes, des lacets en montagne et de la ville, la voiture s'est montrée à la fois efficace et facile à conduire. Ses freins sont puissants, aidés par un répartiteur de freinage EBD. Le hayon s'ouvre sur un volume appréciable dans le coffre. De plus, quelques rangements supplémentaires sont encore réservés sous le plancher. Les banquettes asymétriques, dotées du système Karakuri, se manipulent d'une seule main. L'assise s'avance et s'escamote en même temps que le dossier se replie, laissant une surface de chargement plane. Les passagers arrière disposent d'étonnement de place pour les genoux, les épaules, les coudes et la tête.

Le plaisir de conduire est foudroyant au volant de la Mazda 6 break. Son comportement routier est à la fois sain et plaisant. Le confort des suspensions et des sièges et la position de conduite irréprochable pour les grands gabarits (et pour les autres aussi) nous ont fait apprécier les quelques longues heures passées avec elle sur les routes. Les commandes du cruise-control actionnent, au tableau de bord, deux loupettes : la première signale que le système est utilisable et la seconde qu'il gère la vitesse du véhicule.

Le débat reste ouvert quant à l'utilisation du régulateur de vitesse. Pour ses partisans, il représente un confort sur les interminables tronçons à allure constante et une tranquillité d'esprit dans le dédale des limitations de vitesse sur les routes. Pour d'autres, le régulateur est une source de stress à cause de l'accélération incontrôlée qu'il pourrait induire. Puis, il y a aussi les irréductibles qui mettent en doute les automatismes électroniques complexes à la sécurité aléatoire.



### Break

Prix du modèle testé : **28.074** euros  
Autonomie : **64** litres = **1.000** km  
Émission de CO<sub>2</sub> : **175** gr/km  
Couple maxi : **320** Nm dès **2.000** tr/min  
Puissance maxi à : **3.500** tr/min  
Poids : **1.595** kg Cx : **0,??**  
Puissance/Poids : **55,80** kW/T