Essai – Mazda 6 SW S-D 184 AT AWD : Une gentille caractérielle

Dans l'esprit de la vaste majorité des gens, l'évocation de la marque Mazda renvoie très vite à son modèle emblématique, la MX-5. Dans le reste de la gamme, certains modèles commencent à se forger une petite réputation, tel que le CX-5. Alignée depuis 2002 dans le line-up du constructeur japonais, en lieu et place de la 626, la Mazda 6 semble plus discrète, bien qu'étant le modèle Mazda ayant atteint le palier du million de vente le plus rapidement de toute l'histoire de la firme nippone. Elle est déclinée en version berline et break, et c'est la seconde mouture que nous vous présentons en test.

- 4 cylindres, diesel, 2'191 cm^3
- 184 ch à 4'000 t/min
- 445 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 212 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'714 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'800 x 1'840 x 1'480
- Conso. mesurée : 8.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 142 g/km (D)
- dès CHF 51'600.-, mod. essayé: CHF 54'454.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

En dix-sept ans, ce ne sont pas moins de trois générations de Mazda 6 qui se sont succédées. Au sein même de la troisième itération, le modèle en est à son deuxième restylage, effectué en 2018. Si le modèle évolue tranquillement, il fait face depuis peu à une concurrence accrue dans le segment, dont l'offensive la plus notable vient de France, avec la 508 nouvelle génération.

La japonaise tient-elle la comparaison face aux rivales ou, au contraire, le retard se fait-il maintenant sentir ? Verdict dans la suite.

A l'extérieur

A n'en pas douter, ce break a du caractère. Alors que le « pre-facelift » et la première évolution stylistique manquait de piquant, cette mouture affiche un avant plus énervé, plus racé, plus volontaire. Le regard est tendu, la calandre large et ciselée, le logo de la marque fièrement mis en avant. Les inserts chromés, tant au niveau de la grille que du bouclier, sont du meilleur effet et ajoutent des détails qui affinent le design de l'ensemble.

La lame du pare-chocs est plus avancée, lequel est plus sculpté, plus détaillé. La nouvelle signature lumineuse, à l'œil froncé, donne comme un faux-air de Jaguar.

Le capot enfin gagne en volume et se montre particulièrement avancé, allant au-delà des projecteurs.

Les flancs se distinguent par les épaulements de roues avant très distinctifs, dont la ligne naît dans la continuité des phares et fuit sur la porte avant. Les jantes alliage 19 pouces et à 10 rayons sont classiques mais ne dénotent pas dans l'harmonie générale.

La transformation de la face postérieure est nettement plus timide, la modification la plus notable se situant au niveau du bouclier, qui délaisse le plastique noir au profit d'une pièce teinte carrosserie. Les sorties d'échappement s'élargissent et s'insèrent mieux au pare-chocs.

A l'intérieur

Notre version d'essai profite de la finition haut de gamme, dite « Signature Pack », unique configuration qui permet d'équiper le revêtement de sièges « Cuir oriental brown ». Cet habillage est accompagné de feutrines à ultra-microfibres synthétiques « Ultrasuede » et de véritables bois de Sen japonais, décorant les contre-portes ainsi que la planche de bord. On retrouve aussi çà et là des pièces noir laqué et des détails chromés, distillés avec parcimonie. L'assemblage est soigné et la sensation générale de qualité est franchement bonne.

L'habitacle est agencé de manière traditionnelle avec une console centrale imposante surplombée par le panneau de commande de la climatisation à

contrôles analogiques. L’intégration de l’écran d’infodivertissement de 7 pouces n’est pas des mieux réussis, mais reste facilement accessible. Le système embarqué fait dans le simple et l’efficace et se montre réactif. La résolution est honorable, mais manque d’un peu de finesse dans l’affichage des caméras avant, arrière ou encore 360°.

Le volant multifonctions en cuir compile avec brio tous les boutons essentiels pour gérer le régulateur de vitesse adaptatif et les fonctions multimédia. Le tableau de bord allie un affichage numérique central à trois cadrans analogiques. La partie centrale du cockpit est modulable et permet d’afficher une ribambelle de données annexes.

En matière d’assise, la Mazda 6 SW propose 4 places plus une, avec deux fauteuils avant à réglages électriques et une banquette 60/40 à l’arrière. Le confort est réel mais l’espace alloué est inégal : si le conducteur et le passager profitent d’un environnement ouvert, le volume aux jambes pour les occupants de la seconde rangée est franchement réduit.

Le coffre dans sa configuration normale octroie 479 litres de stockage, soit un déficit de volume de 20 à 40 litres face à la concurrence. Une fois les sièges rabattus, le volume passe à 1’620 litres, ce qui place cette Mazda 6 SW au milieu de ses rivales directes.

Le paquet d’assistances à la conduite, livré de série, est particulièrement complet. On peut citer : la reconnaissance des panneaux, dont le fonctionnement s’avère efficace mais non sans défaut, l’aide active au freinage d’urgence accompagné de l’aide anticollision en mode urbain et le système de surveillance des angles morts.

Sous le capot

La gamme de motorisation se compose de trois blocs-moteur, répartis en deux essence Skyactiv-G et un diesel Skyactiv-D.

Côté benzine, il possible d’opter pour le 2 litres de 165 chevaux et 213 Nm ou pour le 2.5 litres de 194 chevaux et 258 Nm, comme sur le CX-5 essayé l’automne passé. Ces deux moteurs sont disponibles uniquement en mode traction. Côté mazout, le moulin de 2.2 litres développe 184 chevaux et 445 Nm de couple et est disponible en traction ou en transmission intégrale.

Nous avons la chance de mettre sur le grill la version quatre roues motrices (AWD) de ce modèle. Fait notable, la différence de consommation énergétique entre la donnée constructeur et la donnée mesurée relève du fossé : tandis que Mazda annonce 5.4 l/100km, je peux constater sur un cycle mixte un appétit de 8.3 l/100km, avec un parcours mélangeant tronçons autoroutiers et ville mais aussi routes de montagnes.

Au volant

L’essai de cette Mazda 6 SW constitue une nouvelle occasion de me glisser dans une automobile qui comporte la dénomination flamboyante de « Sport ». L’appellation devient galvanisée et a perdu avec le temps de son relief. L’ère du temps et le marché automobile veulent pourtant cela, avec des postulats vacillants entre propositions toujours plus nerveuses et une mobilité qui s’électrifie mais qui ne demeure pas forcément moins énervée.

L’allure extérieure traduit une certaine volonté de marquer un caractère affirmé et de balayer l’image d’une berline familiale trop sage. C’est dans la tendance et c’est, à mon goût, plaisant. Une fois à bord, l’essai n’est pas transformé : on retourne à une orientation très « papa/maman/enfants », le confort primant sur le reste. De quel côté tombera alors la conduite ?

Avec cette version diesel AWD à disposition, j’ai des attentes de couple et de motricité sécurisante. Si quelque chose d’autre émerge, c’est pour moi du bonus. Je mets alors le moteur en route et la machinerie s’active dans une sonorité caractéristique à ce type de motorisation, sonorité que je trouve assez bruyante lors de la phase du démarrage à froid. L’effet s’estompe nettement une fois le moteur à température. Habitant dans une région entourée de routes ouvertes, je profite au plus vite pour titiller le groupe motopropulseur. Alors que j’écrase l’accélérateur, je perçois un rugissement rauque, assez surprenant je l’admets, très bien travaillé pour la perception intérieure. Le constat est immédiat : diantre, elle a du coffre !

Le break ne fait pas dans le détail : tu veux du jus, en voilà ! Pas de tergiversations, de moulinage, de calculs, à la moindre sollicitation de la pédale de droite, la voiture bondit sans aucun délai. Dans la très vaste majorité des voitures à boîte automatique que j'ai pu conduire, il existe invariablement un délai entre l'instant où l'accélérateur est pressé et la réponse du moteur. La raison à ceci ? La boîte et les algorithmes liés interprètent « l'input » donné et lissent « l'output ». Le plus acquis : la souplesse ; le moins : la réactivité.

Le défaut et la qualité sont ici logiquement inversés. La réactivité est au rendez-vous. Pour la souplesse, il faut compter uniquement sur votre talent pour éviter les à-coups. Je note cependant que cette boîte si franche comporte deux défauts qu'il faut relever : sa conception ancienne péjore la consommation et limite le nombre de rapports à 6 vitesses, là où la concurrence propose aujourd'hui 8 ou 9 vitesses. Sur segment autoroutier, le calme est clairement moindre. Il n'empêche, je suis immédiatement conquis, en bon amateur d'autos dynamiques que je suis.

Le châssis s'avère être aussi très bon et il est accompagné de suspensions au style assez atypique pour ce type de véhicule : sans être rigide, la tendance est à la fermeté, avec un amortissement qui sait lisser les imperfections mais se montre plus dur qu'attendu sur les grosses sollicitations. Le curseur glisse clairement plus du côté « sport » que du côté « confort ». A l'ensemble s'ajoutent, sur notre modèle d'essai, des pneus hiver Continental Winter Contact 225/45/R19. Le résultat est purement prodigieux. Le comportement routier du break est sain, avec une motricité impeccable et une tenue de route exemplaire. Il me faut tutoyer les limites de la brutalité pour prendre en défaut la Mazda 6, à des niveaux de loin jamais atteint avec d'autres automobiles équivalentes. Dévaler les routes de campagnes comme les cols est alors un plaisir, même si la direction est dans une norme très japonaise. Elle se montre peu communicative et particulièrement lisse. La précision n'est pas en souffrance mais je ne peux affirmer que je sens parfaitement où l'auto se dirige.

La ville ne constitue en rien un écueil pour le Sport Wagon. A la moindre difficulté, les assistances viennent à la rescousse, même en cas de situation perturbée et de fort trafic. Le régulateur de vitesse adaptatif est doté de la fonctionnalité « Stop and go », permettant un arrêt complet et un redémarrage automatique.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Verdict

Indéniablement, la Mazda 6 SW AWD est une voiture avec un caractère bien à elle, simple, authentique et bougrement efficace. Elle sait lier aspect pratique et allure dynamique, design extérieur qui a du peps avec un confort intérieur de premier plan (pourvu que vous soyez à l'avant).

Face à la concurrence, elle se démarque avec son tempérament mais ne s'impose pas avec ses prestations. Il demeure qu'elle est une voiture qui surprend, interpelle, que l'on adore ou que l'on déteste. C'est définitivement une voiture que j'aime, une gentille caractérielle que j'adore taquiner.

<u>Prix et options – Mazda 6 SW S-D 184 AT AWD Signature Pack</u>

Prix de base : CHF 52’600.-

Peinture métallisée “Soul Red Crystal” : CHF 1’300.-

Jeu de tapis “Luxury” : CHF 155.-

Apple Car Play : CHF 399.-

<u>Prix TOTAL : CHF 54’454.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda 6 Sport Wagon.

Wheels-And-You.com

GE 171426

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

Essai – Mazda CX-5 S-G 194 AWD AT : Du changement dans la douceur

Essai – Mazda MX-5 RF : Un toit rigide pour une icône

Essai – Mazda MX-5 MkIV : LA référence des roadsters

Essai – Mazda CX-3 : Elégance et polyvalence au menu

Essai – Mazda 2 : La citadine de charme

Essai – Mazda 3 : La preuve par 2… litres

Essai – Mazda 6 Sport Wagon : Break confirmé !

Essai – Mazda CX-5 : “Zoom, zoom” sur Skyactiv

Présentation – Mazda MX-5 30th Anniversary Edition

Nouveauté – Mazda3

Nouveauté – Mazda MX-5 MY2019

Présentation – Mazda CX-3

Nouveauté – Mazda 6 break

Présentation – Mazda CX-5 MY2017

Présentation – Mazda CX-4

Présentation – Mazda MX-5 RF

Présentation – Mazda CX-9

Présentation – Mazda MX-5 Spyder et MX-5 Speedster

Présentation – Mazda RX-Vision

Présentation – Mazda Koeru

Nouveauté – Mazda CX-3

Présentation – Mazda CX-3

Nouveauté – Mazda 2

Nouveauté – Mazda MX-5 4ème génération

Nouveauté – Mazda 3

Nouveauté – Mazda 6 Wagon

Présentation – Mazda 6 Sedan

Economie – Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 – Mazda CX-5

Genève 2012 – Mazda Takeri

Nouveauté – Mazda CX-5

Genève 2011 – Mazda Minagi

Mazda Ice Race 2011

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com