Essai – Mazda 6 Sport Wagon : Break confirmé !

Mazda continue la mue de sa gamme. Après le SUV CX-5, le lancement de la nouvelle « 3 », nous essayons aujourd'hui la berline de la gamme, la « 6 » en version break.

- 4 cylindres diesel biturbo, 2'191 cm^3
- 150 CV à 4'500 t/min
- 380 Nm à 1'800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 202 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.0 sec.
- Poids : 1'495 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'800 x 1'840 x 1'480
- Conso. mesurée : 5.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 129 g/km (B)
- dès CHF 35'200.-, modèle essayé: CHF 43'803.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Depuis 2012, Mazda a entamé la refonte en profondeur de sa gamme. Il est vrai qu'au fil des ans, les assauts de ses compatriotes Nissan et Toyota ainsi que la

venue en force des Coréens sur le marché aura mis à mal l'offre du constructeur japonais.

Mais c'est en vrai samouraï que Mazda se remet au combat avec au menu un style aguicheur, une technologie Skyactiv qui promet performances élevées et consommations basses et un positionnement à l'orée de la catégorie premium.

La Mazda 6 est donc disponible tant en berline qu'en break et vient ferrailler dans un segment où ses concurrentes se nomment Peugeot 508, Audi A4, Citroën C5 et autres Skoda Octavia.

A l'extérieur

Très proche du concept « Takeri » présenté lors des salons de Tokyo 2011 et Genève 2012, la Mazda 6 affiche une ligne à la hauteur de ses ambitions.

Mêlant élégance et sportivité on ne peut rester insensible au style. S'étirant sur 4.81 m. de long, inhabituel dans la catégorie (que 3 cm de moins que l'énorme Skoda Superb, par exemple), la stature dégagée par cette « 6 » pourrait même la faire appartenir à la gamme supérieure. L'allure générale est fluide, la ligne de toit plongeant vers l'arrière et la ceinture de caisse ascendante lui donneraient presque l'air d'un certain « Shooting Brake » basé sur un coupé quatre portes…

La face avant arbore la calandre pentagonale désormais signature de la marque, soulignée par une barrette chromée s'étendant jusqu'aux optiques. L'air de famille avec le CX-5 est bien présent, mais la Mazda 6 prend un biais plus agressif, se traduisant notamment par les galbes courbés des ailes conférant à l'ensemble un aspect sportif bienvenu. Je regrette cependant que la couleur noir de notre modèle d'essai gomme en grande partie les formes recherchées et sculptées de la carrosserie.

En définitive la Mazda 6 jouit d'une belle personnalité dans une catégorie où le style se voit souvent sacrifié sur l'aspect pratique. Qui plus est sur une Japonaise où l'esthétique passe très souvent au second voire troisième plan !

A l'intérieur

Paradoxalement, la version Sport Wagon (le break) est plus courte de 6.5 cm que la berline. Même constat pour l'empattement où la « commerciale » rend 8 cm à la limo. Choix étonnant qui est justifié visiblement par la recherche d'un équilibre au niveau du style. Soit. Mais qu'en est-il sur le plan pratique ?

Alors oui, les passagers arrière seront peut-être un peu plus à l'étroit, quoi que l'habitabilité du break demeure très satisfaisante dans la catégorie avec un espace aux jambes et une garde au toit à l'arrière qui ne souffrent d'aucune critique, même pour les grands gabarits. Le coffre quant à lui gagne malgré tout 33 litres, (522 contre 489 litres) et banquette rabattue le volume culmine à 1'648 litres. On reste cependant dans la fourchette moyenne du segment.

Au niveau de l'habitacle, les origines nippones de Mazda transparaissent. Point de fantaisie ou d'originalité comme à l'extérieur. C'est triste, noir sur noir et re-noir sauf quelques bribes d'aluminium sur les poignées des contre-portes. La présentation se veut plutôt moderne, la qualité perçue valorisante, mais on reste assez loin des références germaniques en termes de choix des matériaux et de finition. L'équipement est riche avec un ordinateur de bord qui se pilote via une molette sur le tunnel central à la façon BMW et intègre le GPS à l'interface « TomTom ». L'ergonomie générale est plutôt bien étudiée avec des commandes qui tombent facilement sous la main et là où on les attend.

Les rangements pratiques sont nombreux, l'assise offerte par les sièges est très confortable et les possibilités de réglages disponibles permettent aisément de trouver une position de conduite idéale.

Sous le capot

La Mazda 6 est disponible en cinq motorisations, deux essence de 2.0 litres développant 145 et 165 CV, un autre de 2.5 litres et 192 CV ainsi que deux diesel 2.2 litres de 150 et 175 CV.

Nous héritons du « petit » diesel. Annonçant donc 150 CV à 4'500 t/min et 380 Nm de couple à 1'800 t/min, on pourrait se dire que c'est un peu « juste » pour une telle péniche. Mais que nenni !

Faisons d'abord, une fois n'est pas coutume, un petit détour par la fiche

technique de ce moulin. Car même si les chiffres paraissent communs, les ingénieurs de Mazda ont concocté un petit bijou de technologie dans le cadre du programme Skyactiv.

Tout d'abord, le taux de compression : petit rappel, il s'agit du rapport de volume du cylindre entre la position basse du piston (point mort bas) et la position haute du même piston (point mort haut). Habituellement, sur un moteur diesel, ce rapport est très élevé (en moyenne entre 16:1 et 20:1) étant donné que l'allumage se fait simplement par compression du mélange air/diesel, sans l'aide d'une bougie. Plus la compression est élevée, meilleur sera le rendement. Dans le cas de notre Mazda, ce taux est de 14:1. Donc extrêmement bas pour ce type de construction. Associé à un forme spécifique de la cavité du piston, des injecteurs tri-trous, deux turbos et une électronique de pointe pour gérer tout ça, les performances sont malgré tout au rendez-vous ! Qui plus est, qui dit taux de compression faible dit moins de contrainte sur les pièces mécaniques. Ainsi, le bloc moteur est en aluminium, la culasse et les parois de cylindres sont plus fines et le vilebrequin de plus petit diamètre. Donc un gain de poids non négligeable dont découlent bien entendu des valeurs de consommation en baisse.

En outre, notre Mazda est équipée d'un système de récupération d'énergie au freinage, appelé « i-Eloop ». Une batterie stocke l'énergie produite pour la restituer sur les accessoires (climatisation, feux, radio) ainsi que sur le démarreur du système Start/Stop.

Bref, tout cet arsenal est sensé bénéficier à la consommation. Annoncée, en mixte à 4.2 l./100 km, vous imaginez bien que je n'y suis pas parvenu. Mais tout au long de mes 1'700 km d'essai, mêlant comme d'habitude tous types de routes, de conditions d'utilisation et sans chercher à rouler à l'économie, mes tabelles m'ont gratifié d'un 5.9 l./100 km.

A l'usage, dès le démarrage, ce bloc brille par sa discrétion : point de claquements ou de vibrations. A la conduite, le temps de réponse des turbos est quasi nul et tant la puissance que le couple restent disponibles jusqu'aux abords de la zone rouge (4'500 t/min).

Dès lors, mes inquiétudes nées à la lecture de la fiche technique ont vite eu fait d'être effacées.

Sur notre modèle, ce bloc 2.2 litres diesel était associé à la transmission

automatique à six rapports. Distillant ses rapports avec douceur en conduite coulée, elle se montre étonnamment réactive en conduite sportive pour boîte à convertisseur.

Au volant

Un poids contenu, de la puissance en suffisance, que vaut la « 6 » sur la route ? Certes un 0 à 100 km/h abattu en 10 secondes n'a rien d'extraordinaire, mais est-ce ce que l'on attend d'une telle auto ?

Son moteur est vraiment très plaisant à l'utilisation, très vif, ne rechignant pas à prendre les tours. Associé à la boîte automatique, l'agrément est plus que convainquant !

Le comportement de l'auto est globalement souverain, quel que soit le tracé et la qualité du revêtement. L'amortissement se montre prévenant, excellent compromis entre confort et agilité. Il faut aussi dire que la monte 17'' de notre destrier, à défaut d'être esthétiquement sexy, participe aussi au gommage des imperfections de la chaussée.

Alors oui, manœuvrer 4.80 m en ville demande un peu de doigté. Mais la direction ultra assistée à basse vitesse s'avère un allié de poids et j'ai surtout apprécié le champ de vision qui évite au maximum la présence d'angles morts. Ainsi, la vue des fameux trois-quarts avant est certainement l'une des plus dégagées qu'il m'ait été de voir sur une auto actuelle. Encore un aspect du programme Skyactiv, qui grâce à l'utilisation d'aciers haute résistance pour certaines parties de la coque, autorise une masse et un encombrement plus faible.

Sur les grands axes, j'ai noté une insonorisation perfectible une fois les 120 km/h dépassés. Et c'est aussi à vitesse soutenue que le châssis montre ses limites, ou plutôt ses tendances au roulis et un peu de paresse du train avant dans les enchaînements et virages serrés. Brusquer notre péniche ? Vous pouvez, mais il ne faut pas trop compter sur un comportement de sportive. L'ESP veille au grain et à ce sujet la Nippone fait le plein en termes d'assistances électroniques : surveillance d'angles morts, aide au maintien de file, feux avant adaptatifs et longues portées automatiques, régulateur de vitesse avec radar, freinage d'urgence urbain, etc.

En termes de confort la Mazda 6 demeure en toutes circonstances agréable, les sièges se montrant très enveloppants quel que soit le rythme de conduite. En définitive une bien bonne auto pour enquiller les kilomètres.

Verdict

Dernière « spécialité » signée Mazda, tant la berline que le break sont proposés au même prix. Disponible à partir de CHF 31’600.- (2.0 l. essence 145 CV), la Mazda 6 diesel sera vôtre dès CHF 35’200.-. Un prix parfaitement en ligne avec ses prestations et à ce prix vous en aurez plus pour votre argent qu’auprès de la concurrence. Allez, encore un petit effort sur la présentation intérieure et ce sera carton plein !

Prix et options – Mazda 6 SW SkyActiv-D 2.2 AT Ambition

Prix de base : CHF 40’500.-

Peinture métallisée : CHF 850.-

Technology Pack : CHF 1’500.-

Système de navigation TomTom : CHF 600.-

Protection pour pare-choc arrière en acier fin : CHF 226.-

Jeu de tapis « Luxury » : CHF 127.-

Prix TOTAL : CHF 43’803.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda 6 SW

SkyActiv-D 2.2 AT Ambition.

A lire aussi

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

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

GE 82551
W.A.Y.

Mazda6
W.A.Y.

W.A.Y.

AUDIO
PHONE
NAV
SETUP
SEEK
SEEK
VOL
PUSH POWER
TUNE / FILE
PUSH AUDIO CTRL
TomTom
AUDIO
PHONE
NAV
SETUP
OFF
SET
i-stop
OFF
RVM
AFS
OFF
W.A.Y.

SKYACTIV
TECHNOLOGY

W.A.Y.

GE 82551
W.A.Y.

GE 82551
W.A.Y.

W.A.Y.

GE·82551

GE·82551

GE · 82551
W.A.Y.

INFO
CANCEL RES
ON
OFF
SET
W.A.Y.

PASSENGER AIRBAG
H
M
12/24h
15:49
19.0
19.0
AUTO
MODE
OFF
DUAL
AC
W.A.Y.

GE 82551
W.A.Y.

W.A.Y.

SKYACTIV
TECHNOLOGY
W.A.Y.

GE 82551
W.A.Y.

GE 82551
W.A.Y.