

**ESSAI  
DETAILLE**

# MAZDA MX-6 4WS





### LES CHIFFRES

Consommation moyenne ..... 11,5 l/100 km  
Extrêmes ..... de 9,9 à 14,7 l/100 km  
Vitesse maxi ..... 218 km/h  
1000 mètres DA ..... 28,7 sec.  
Prix de base (Belgique) ..... 925.451 FB  
Prix de base (France) ..... 190.200 FF

### LES QUALITES

- Moteur très agréable
- Performances/consommation
- Rapport prix/prestations (Belgique)
- Maniabilité
- Eclairage
- Equipement complet
- Volume de coffre (pour un coupé)

### LES DEFAUTS

- Habitabilité arrière plutôt limitée
- Ventilation insuffisante
- Caractère fonctionnel des commandes
- Détails de finition de carrosserie
- Légère sensibilité au vent latéral
- Pas d'essuie-glace arrière

Présenté en septembre dernier au salon de Francfort, le coupé MX-6 annonçait l'arrivée imminente de la 626, que l'on n'a découverte qu'à Tokyo. En pratique, le coupé n'apparaît sur notre marché qu'après la berline. En voici la version la plus intéressante, équipée du V6 de 2,5 litres et des roues arrière directrices.

## Tony Verhelle

**A**uparavant, la version coupé de la 626 s'appelait simplement Coupé. Depuis 2 ans, Mazda se montre particulièrement adroit à jouer des différentes niches, des différents segments de marché. Même s'ils ne sont pas très vastes, ceux-ci peuvent se révéler suffisamment lucratifs de par la nature même du produit proposé et/ou l'absence de concurrence, sans compter le « plus » qu'ils représentent sur le plan de l'image de marque. Au Japon, la lettre X, synonyme de nouveauté et carrefour d'idées, sert à presque tous les constructeurs pour baptiser les versions sortant de l'ordinaire. Mazda l'utilise depuis un certain temps déjà pour sa RX-7 (dont chacun attend avec impatience la prometteuse nouvelle génération), mais c'est l'arrivée de la déjà légendaire MX-5 qui a réellement donné un nouveau sens à ce genre d'appellation désignant des produits de niche supérieure. Après la MX-5 est apparue la MX-3, petit coupé dont la principale innovation consistait à proposer un V6 de 1,8 litre. Il était donc logique que le nouveau coupé conçu sur la base de la 626 prenne le nom de MX-6. Depuis quelques années déjà, la mode est à nouveau aux coupés. Il

*Grâce au VRIS faisant varier la longueur des conduits d'admission en fonction du régime moteur, ce V6 2.5 litres et 24 soupapes fait preuve d'une grande souplesse d'utilisation.*



suffit pour s'en convaincre de voir le nombre de nouveaux modèles, ou de versions réactualisées, apparus récemment sur le marché. L'importance renaissante de cette catégorie a poussé Mazda à changer son fusil d'épaule: au lieu de se contenter de présenter une version 2 portes, légèrement modifiée, d'une 323 ou d'une 626, il propose des modèles reprenant la technique des berlines, mais n'ayant plus grand-chose à voir avec elles sur le plan esthétique. Sauf peut-être en ce qui concerne l'arrondi des lignes, suivant en cela la mode bio.



## CONCEPTION D'ENSEMBLE

La Mazda MX-6 reprend donc le châssis et les moteurs de la 626 berline apparue récemment. Naturellement, on n'a retenu ici que les deux motorisations supérieures, à savoir le 2 litres 4 cylindres 16 soupapes de 115 ch et le 2.5 litres V6 à 24 soupapes développant 165 ch. L'essai des berlines équivalentes est paru dans notre n°995 du 20 février dernier. Qui dit châssis identique dit empattement égal, malgré une longueur raccourcie de 8 cm et une hauteur réduite de 9 cm. Les designers ont opté pour une forme très arrondie, qui n'est pas sans rappeler (certainement dans le cas de cette version 2,5 litres équipée d'un aileron-spoiler arrière) les véhicules de groupe C d'il y a quelques années. Le fait que Mazda ait remporté l'an dernier les 24 Heures du Mans avec la 727 ne peut du reste que favoriser la carrière de la MX-6. Ce coupé symbolise donc la nouvelle tendance de style choisie par le constructeur, et qui se trouve confirmée par l'apparition de l'Eunos – encore dérivée de la 626 – au dernier salon de Genève.

La MX-6 est donc proposée en 2 versions de motorisation, accouplées dans les 2 cas à une boîte mécanique manuelle à 5 rapports ou à une transmission automatique à 4 rapports, disposant comme il se doit d'une gestion électronique et proposant 2 programmes d'utilisation. Les suspensions sont constituées de McPherson à l'avant et à l'arrière, avec bras inférieurs en forme de L sur l'essieu avant et doubles bras à l'arrière. Le freinage est confié à 4 disques, ventilés à l'avant, l'ABS étant proposé en option sur la version 2 litres (en Belgique), mais de série sur la V6. Cette dernière peut également être équipée de roues arrière directionnelles, comme c'était le cas sur notre véhicule d'essai. Il s'agit ici du système électronique déjà rencontré sur les berlines de la génération précédente, mais réservé aujourd'hui à la V6. A faible vitesse, les roues arrière braquent dans le sens opposé des roues antérieures, améliorant ainsi la maniabilité et réduisant le diamètre de braquage d'un mètre environ par rapport à la version classique. A vitesse plus élevée (plus de 57 km/h), elles braquent dans le même sens que les roues avant, favorisant ainsi la vivacité et la précision du comportement, en neutralisant, totalement ou partiellement, la tendance naturelle au sous-virage des tractions. La direction repose quant à elle sur une crémaillère, assistée en fonction du régime du moteur.

Comme nous l'avons déjà précisé, le marché des coupés compte depuis peu toute une série de nouveaux membres. On peut d'ailleurs s'en rendre compte à la lecture du comparatif qui oppose quelques exemplaires dans ce même numéro, alors que nous vous convions à un double essai de Série 3 Coupé dans le précédent numéro. Les concurrentes possibles de la MX-6 se nomment Audi Coupé V6 2.8E, BMW 320i et 325i Coupé, Chevrolet Beretta GTZ, Chrysler LeBaron Coupé, Honda Prelude 2.3i, Nissan 200 SX, Opel Calibra 16V, Pontiac Grand Prix, Toyota Celica Liftback GT-i, Volkswagen Corrado VR6 et enfin Volvo 480 Turbo. Ce n'est donc pas le choix qui manque, et l'amateur de coupés devrait pouvoir trouver chaussure à son pied.



## MOTEUR

Le 6 cylindres 2,5 litres à 4 ACT et 24 soupapes est le deuxième de la nouvelle gamme de 6 cylindres proposée par Mazda, reprenant les principes d'architecture du minuscule V6 1,8 litre de la MX-3. Les arbres à cames creux et coulés présentent un double système d'entraînement: une courroie (arbre à cames d'échappement du banc de cylindres avant et arbre à cames d'admission du banc de cylindres arrière) et des pignons, entraînés par les 2 arbres déjà cités et actionnant les 2 arbres restants. Les 4 soupapes par cylindre à compensation hydraulique de jeu forment un V de 27° deux par deux. Allumage et alimentation sont confiés à une unité électronique multipoint dérivée de l'unité Bosch LE-Jetronic bien connue. Comme le V6 1,8 litre, le 2,5 litres est doté du dispositif VRIS (*Variable Resonance Induction System*), qui fait varier la longueur du collecteur d'admission en 4 étapes selon le régime du moteur au moyen d'un clapet et d'une forme en entonnoir des différents canaux. Ceci permet au V6 de se monter particulièrement souple dès les plus basses rotations, tout en conservant son punch à haut régime, d'autant que ses cotes (84,5x74,2 mm) en font un moteur supercarré. Quelques améliorations à l'allumage et aux fixations du moteur limitent au maximum les vibrations mécaniques, ou du moins en atténuent le transfert à la carrosserie, tandis que la double sortie d'échappement lui assure une sonorité bien ronde, mais aussi bien présente, et pas du tout désagréable.



## PERFORMANCES

La MX-6 est légèrement plus légère que la berline équivalente. Ceci suffit à expliquer qu'elle fasse encore mieux que sa demi-sœur face au chronomètre. Les 100 km/h sont atteints en 7,6 sec. à peine; les 400 et 1000 m depuis l'arrêt respectivement en 15,5 et 28,7 sec. Ces chiffres permettent à la MX-6 de revendiquer une place dans le peloton de tête de sa catégorie, sans pour autant arriver à détrôner le trio de tête: BMW 325i, Nissan 200 SX et VW Corrado VR6. Avec 218 km/h en pointe, nous sommes restés légèrement en deçà des chiffres annoncés par le constructeur, sans qu'il faille pour autant s'en inquiéter. Un couple de 217 Nm à 4800 tr/min peut être considéré comme respectable, sans pour autant battre de record en la matière. Le tableau s'améliore cependant quand on sait que 190 Nm sont disponibles en permanence entre 2000 et 6100 tr/min. Si l'on ajoute à cela une boîte bien étagée, cela suffit pour expliquer que la MX-6 règle leur compte à toutes ses concurrentes en ce domaine, même aux sprinteuses citées plus haut, devenant la reine sans couronne de la catégorie. Que dire en effet des 400 et 1000 m à partir de 40 km/h en 4<sup>e</sup> parcours en 16,3 et 30 sec. et de 18,0 et 32,9 sec. pour les mêmes épreuves en 5<sup>e</sup>? Le 60 à 90 km/h en 4<sup>e</sup> est avalé en 5,2 sec. et il ne faut pas plus de 7,2 sec. pour passer de 90 à 120 km/h sur le rapport supérieur. Toutes nos félicitations aux motoristes de chez Mazda.



## CONSOMMATION

Une moyenne de 11,5 l/100 km peut être citée en exemple pour un V6 de 2,5 litres. Surprenant, tout de même, de constater que le coupé réussit mieux que la berline, pourtant totalement identique sur le plan technique. Sans doute une

### MOTEUR TRANSVERSAL AVANT

Type.....	6 cylindres en V à 60°, désignation: K8 ZE
Cylindrée (alésage x course).....	2497 cm <sup>3</sup> (84,5x74,2 mm)
Rapport volumétrique.....	9,2:1
Type de carburant préconisé.....	essence super sans plomb (95 RON minimum)
Puissance maximale CEE/DIN.....	121 kW/165 ch à 5600 tr/min
Couple maximal CEE.....	217 Nm/22,1 mkg à 4800 tr/min
Bloc-moteur.....	alliage
Culasses.....	alliage
Distribution.....	2 AC1 par banc de cylindres (courroie et pignons), 4 soupapes par cylindre (en V à 27°), poussoirs hydrauliques
Dépollution.....	compensation hydraulique du jeu
Alimentation.....	injection électronique multipoint
Allumage.....	injection électronique multipoint (licence Bosch LH-Jetronic) électronique
Suralimentateur.....	—
Limiteur de régime.....	à 7600 tr/min
Starter.....	correction automatique
Refroidissement.....	circuit liquide avec vase d'expansion
Ventilateur.....	électrique, à commande thermostatique
Radiateur d'huile.....	oui
Batterie/alternateur.....	12V 45-60 Ah/70-90 Ah
Position boîte à fusibles.....	sous la planche de bord

### TRANSMISSION AUX ROUES AVANT

Type boîte.....	mécanique à 5 rapports AV
Lever de vitesse.....	sur la console centrale
Embrayage.....	monodisque à sec, commande hydraulique
Différentiel autobloquant.....	—
Différentiel arrière.....	—
Pont (et rapport de pont).....	— (4,265:1)
Rapports de boîte et vitesse à 1000 tr/min.....	(pneus 205/55 R 15)
1.....	3,307:1 (8,2 km/h)
2.....	1,833:1 (14,8 km/h)
3.....	1,310:1 (20,7 km/h)
4.....	1,030:1 (26,7 km/h)
5.....	0,795:1 (34,0 km/h)
Marche arrière.....	3,166:1 (8,6 km/h)
Vitesse maxi (km/h réels) sur intermédiaires.....	à 7500 tr/min
	1 <sup>re</sup> : 62 km/h; 2 <sup>e</sup> : 111 km/h; 3 <sup>e</sup> : 155 km/h; 4 <sup>e</sup> : 197 km/h

### CHASSIS

Type.....	coque autoportante en acier
Nombre de portes et de places.....	2 portes/4 places
Suspension avant.....	McPherson, triangles transversaux, barre antiroulis
Suspension arrière.....	jambes élastiques, doubles bras transversaux inférieurs, leviers longitudinaux, barre antiroulis
Freins avant.....	disques ventilés (ø 258 mm)
Freins arrière.....	disques pleins (ø 261 mm)
Antiblocage (+type).....	ABS Sumitomo
Circuit de freinage (+type).....	double, séparés
Assistance de freinage (+type).....	servo à dépression
Compensateur de freinage (+type).....	ABS de série
Frein de parking.....	sur les roues arrière, mécanique
Direction.....	à crémaillère, assistance variable en fonction du régime du moteur
	système 4WS à commande hydraulique et régulation électronique
Diamètre de braquage.....	—
— entre muus/traitoirs.....	10,4/8,6 m
Nombre de tours volant butée à l'autre.....	2,8
Diamètre extérieur du volant.....	380 mm

### DIMENSIONS ET POIDS

Empotement.....	2610 mm
Voies avant/arrière.....	1500 mm/1500 mm
Longueur/largeur/hauteur.....	4615 mm/1750 mm/1310 mm
Garde au sol.....	160 mm
Largeur aux époules avant/arrière.....	1352/1350 mm
Longueur habitable.....	N.C.
Volume mini/maxi du coffre (VDA).....	280/1.100 dm <sup>3</sup>
Poids de la voiture en ordre de marche.....	1.260 kg
Rapport poids avant/arrière à vide.....	63,7%/36,3%
Charge admissible.....	325 kg
Maxi remorque non freinée.....	550 kg
Maxi remorque freinée.....	1.500 kg
Charge autorisée sur le toit (galerie).....	100 kg
Pneus.....	205/55 R 15 Pirelli Winter 210
Jantes.....	6,5 Jx15 en alliage
Pneu et jante de la roue de secours.....	idem
Pression des pneus recommandée: avant.....	2,2 bars
..... arrière.....	1,8 bar
Capacités: carburant.....	98 l
..... huile moteur.....	4,9 l
..... liquide de refroidissement.....	7,5 l
..... liquide de lave-glace.....	5,5 l



*La MX-6 2.5 est certes très bien équipée mais son instrumentation, bien que lisible, reste limitée. On déplore aussi un manque d'espaces de rangement.*

question de mode de conduite. Doté d'un caractère vif et fringant, ce V6 incite néanmoins à adopter un style de conduite décontracté, plutôt calme, influençant favorablement la consommation. En prenant encore quelques précautions supplémentaires, il est parfaitement possible de réaliser un valeur moyenne de 10 l/100 km, alors qu'un pied particulièrement lourd devra tabler sur 15 l/100 km. L'adaptation du système directionnel arrière ampute le réservoir de carburant de 2 l, mais autorise malgré tout une autonomie de l'ordre de 500 km, ce qui peut être qualifié de correct. On lui reprochera malgré tout de demander beaucoup de patience avant d'être totalement rempli, comme c'est souvent le cas avec ces réservoirs modernes.



## TRANSMISSION

La MX-6 emprunte également les boîtes et les rapports de transmission de la berline, et personne ne s'étonnera donc de retrouver ici les mêmes sensations. Le levier de vitesse jouit d'une course courte et autorise des passages de rapports précis et rapides, d'autant que ses tiges de sélection sont montées sur des coussinets de nylon. L'étagement n'a pas été choisi trop long. Il permet donc de tirer la quintessence du moteur, aidé en cela par un embrayage à commande hydraulique d'une douceur et d'une efficacité exemplaires. Les arbres de transmission sont ici de longueurs égales, puisqu'ils tournent sur un palier intermédiaire, réduisant ainsi au maximum toute réaction au volant.



## DIRECTION

La direction de la MX-6 est confiée à une crémaillère, dont l'intensité de l'assistance varie en fonction du régime du moteur. Cela lui permet de proposer un volant d'une agréable légèreté en manœuvres, tout en conservant la précision requise à vitesse plus élevée. C'est toujours ça de pris, puisque la Mazda souffre d'une certaine sensibilité au vent latéral. Le système directionnel aux roues arrière lui assure un caractère encore plus direct (2,8 tours de volant d'une butée à l'autre, au lieu de 3,1 pour la version classique) tout en favorisant la maniabilité par la réduction du diamètre de bra-

## ESSAI DETAILLE

quage d'un mètre environ. Le volant gainé de cuir est réglable en hauteur, à l'inverse du siège du conducteur, qui offre par ailleurs un bon maintien latéral. C'est d'autant plus dommage pour les personnes de petite taille, qui ne peuvent dès lors «superviser» les formes rondes de la carrosserie. Heureusement, on se réjouira de découvrir un repose-pied parfaitement placé ainsi qu'un réglage de l'inclinaison d'assise.



## FREINS

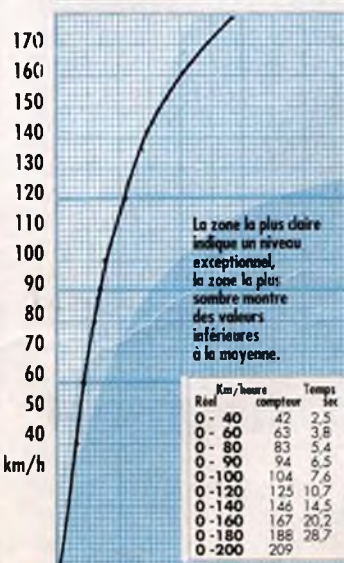
Les disques, ventilés à l'avant et pleins à l'arrière, n'éprouveront pas trop de difficultés à ralentir valablement la MX-6. C'est sans doute pour cette raison que le constructeur n'a pas jugé utile d'augmenter le diamètre des disques de la version V6 par rapport à ceux de la version 2 litres, même si le haut de gamme repose sur des roues de 15 pouces (au lieu de 14 pour la 2 litres). On découvre ici une pédale progressive et pas trop spongieuse, alors que l'ABS Sumimoto autorise une bonne sensation de freinage. Le frein à main mécanique s'actionne classiquement sur les roues arrière. Les solutions heureuses n'ont pas d'histoire.



## TENUE DE ROUTE

Par rapport à la version précédente, le coupé Mazda voit son empattement rallongé et ses voies élargies. Les suspensions ont également été revues et il peut désormais être équipé du système 4WS. Pénalisé par ses formes particulières, le coupé MX-6 souffre quelque peu du vent latéral, qui influence sa tenue de cap. Le comportement en courbe, par contre, évolue favorablement, grâce aussi aux 4 roues directrices. Ce système a en effet pour mission d'endiguer les décrochements du train arrière à vitesse élevée, et dans le cas précis d'une traction, doit aussi réduire l'intensité du sous-virage dans les courbes prises à vive allure. En cela, la MX-6 réussit parfaitement son coup, tandis que le principe des roues arrière braquant dans le sens contraire des roues di-

### ACCELERATIONS



### SONOMETRE

Mesures du bruit au centre de l'habitacle à vitesse constante dans le rapport supérieur.

Km/h	dB
40	50,0
60	59,0
80	62,0
90	64,0
100	66,0
120	70,0
140	72,5
160	74,5
180	77,0
200	



### CONDITIONS DE L'ESSAI

Date ..... du 16 au 23 mars 1992  
 Kilométrage au départ ..... 4.500 km  
 Kilométrage effectué ..... ±1.000 km  
 Poids lors des essais ..... N.M.  
 Température ..... 8°C  
 Pression atmosphérique ..... 1015 hPa  
 Vitesse du vent ..... 10 km/h  
 Pression des pneus AV/AR ..... 2,2/1,8 bars

### FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique ..... 48,5 kW/l (66,1 ch/l)  
 Rapport poids/puissance ..... à vide: 10,4 kg/kW  
 en charge: 13,1 kg/kW  
 Aérodynamisme (Cx) ..... 0,30

### CONSOMMATIONS

**CONVENTIONNELLES** (selon normes ECE)  
 Vitesse stabilisée à 90 km/h ..... 7,3 l/100 km  
 à 120 km/h ..... 9,1 l/100 km  
 En cycle urbain ..... 13,0 l/100 km  
 Moyenne ECE ..... 9,4 l/100 km

#### DE L'ESSAI

Moyenne ..... 11,5 l/100 km  
 Maximum ..... 14,7 l/100 km  
 Minimum ..... 9,9 l/100 km

### PERFORMANCES

#### ACCELERATIONS

De 0 à 100 km/h ..... 7,6 sec.  
 400 mètres départ arrêté ..... 15,5 sec.  
 Kilomètre départ arrêté ..... 28,7 sec.

#### REPRISES

En 4<sup>e</sup> sur 400 m ..... 16,3 sec.  
 En 5<sup>e</sup> sur 400 m ..... 18,0 sec.  
 En 4<sup>e</sup> sur 1 km ..... 30,0 sec.  
 En 5<sup>e</sup> sur 1 km ..... 32,9 sec.  
 De 60 à 90 km/h en 4<sup>e</sup> ..... 5,2 sec.  
 De 60 à 90 km/h en 5<sup>e</sup> ..... 7,0 sec.  
 De 90 à 120 km/h en 4<sup>e</sup> ..... 4,6 sec.  
 De 90 à 120 km/h en 5<sup>e</sup> ..... 7,2 sec.

#### VITESSE MAXIMALE

	Compteur	Réel	Compte-tours	Réel
5 <sup>e</sup>	222 km/h	218 km/h	6400 tr/min	6410 tr/min

### GARANTIES ET ENTRETIEN

Garantie pièces et main-d'œuvre durant 3 ans/100.000 km;  
 3 ans sur la peinture, 6 ans contre la corrosion  
 Premier entretien à 1.000 km  
 Entretien suivants: vidange tous les 10.000 km; entretien tous les 20.000 km  
 Prise diagnostic pour contrôle électronique: oui  
 Nombre de points de service: 270 (Belgique et Luxembourg); 250 (France)

### FRAIS D'EXPLOITATION

Assurance RC (taxes et frais inclus) ..... 10.102 FF  
 Puissance fiscale ..... 14 CV  
 Vignette ..... de 1.234 à 2.630 FF

### PRIX

Prix de base ..... 190.200 FF

#### OPTIONS ET ACCESSOIRES

Climatiseur .....	..... série
Peinture métallisée .....	..... 2.220 FF
Peinture Mica .....	..... 2.300 FF
Audio RDS 2x26W .....	..... 4.200 FF

# MAZDA MX-6 4WS

SOUS LA MOYENNE	DANS LA MOYENNE
DEFAULT GRAVE	AU-DESSUS DE LA MOYENNE
	QUALITE

<b>MOTEUR</b>	Progression à froid					●			Très souple et vif, le V6 de 2,5 litres permet à la MX-6 de revendiquer de bonnes valeurs en accélérations et d'excellents chiffres en reprises, avec en prime une musique délectable.
	Puissance					●			
	Souplesse					●			
	Nervosité					●			
<b>CONSOMMATION</b>	Route/autoroute					●		Une moyenne particulièrement favorable pour un V6 de cette cylindrée, même si un conducteur plus nerveux devrait atteindre une valeur supérieure.	
	Ville					●			
	Autonomie					●			
<b>TRANSMISSION</b>	Embrayage					●		Boîte agréable caractérisée par un levier léger et précis, on l'on pourrait juste souhaiter un peu plus de rapidité. Etagement correct.	
	Changement de vitesse					●			
	Etagement					●			
<b>DIRECTION</b>	Précision					●		Direction directe et précise, mais parfois un peu nerveuse avec le dispositif directionnel arrière. Le volant gainé de cuir tombe bien en main.	
	Maniabilité					●			
	Rayon de braquage					●			
<b>FREINAGE</b>	Puissance					●		Avec ses 4 disques, ventilés à l'avant, la MX-6 offre un freinage puissant et endurant. L'ABS Sumitomo a également la bonne idée de se faire discret.	
	Endurance					●			
	Progressivité					●			
<b>TENUE DE ROUTE</b>	En ligne droite					●		En ligne droite, la MX-6 révèle une légère sensibilité au vent latéral, mais jouit d'une bonne maniabilité en courbe. Adhérence et motricité correctes.	
	En virages					●			
	Motricité					●			
	Adhérence (sol glissant)					●			
<b>CONFORT</b>	Suspension					●		Suspensions souples pour un coupé, bons sièges avant, malheureusement dépourvus de réglage en hauteur, mais qui offrent néanmoins une bonne position de conduite. Commandes parfois mal disposées (masquées). Habitabilité suffisante à l'avant, plutôt limitée à l'arrière (espace pour les jambes et garde au toit). Insonorisation soignée et bon chauffage. Ventilation nettement perfectible.	
	Sièges AV					●			
	Position de conduite					●			
	Position de commande					●			
	Habitabilité AV					●			
	Banquette AR					●			
	Habitabilité AR					●			
	Insonorisation					●			
	Chauffage					●			
Ventilation					●				
<b>CARROSSERIE</b>	Accès aux places AV					●		De forme particulière, la carrosserie permet cependant un accès aisé aux places avant, mais plus difficile pour qui veut s'installer à l'arrière (malgré le coulissement vers l'avant du siège du passager). Bonne visibilité, mais pas d'essuie-glace arrière. Bon éclairage.	
	Accès aux places AR					●			
	Visibilité					●			
	Eclairage					●			
<b>COFFRE</b>	Capacité/forme					●		Le coffre propose un volume important pour un coupé, d'autant qu'il est facile à utiliser et peut au besoin se prolonger dans l'habitacle.	
	Accès					●			
	Banquette rabattable					●			
<b>ACCESSOIRES</b>	Instruments de bord					●		Instrumentation classique et équipement complet.	
	Commodités					●			
	Équipement de série					●			
<b>FINITION</b>	Extérieure					●		D'un bon niveau malgré quelques détails, tels que la vitre du passager mal ajustée et le capot bombant.	
	Intérieure					●			
<b>ENTRETIEN</b>	Accessibilité mécanique					●		Programme de garanties et d'entretien classiques, mais l'accessibilité mécanique découragera les bricoleurs.	
	Programme d'entretien					●			
	Pièces détachées (prix)					●			
	Programme garantie					●			
<b>PRIX</b>	Prix /prestations					●		Rapports prix/prestations et prix/équipement très favorables en Belgique, où elle constitue une offre très compétitive dans sa catégorie.	
	Prix /équipement					●			
	Prix/qualité					●			
<b>TOTAL</b>								<b>NOTE MONITEUR: 8,3/10</b>	



rectrices avant permet d'améliorer non seulement la maniabilité en manœuvres, mais également l'agilité de la voiture dans les épingles serrées. Pour une traction de cette puissance, la MX-6 peut se vanter d'une adhérence et d'une motricité tout à fait correctes. Malgré l'arrivée du printemps, notre véhicule était toujours équipé de Pirelli Winter 210, qu'il avait chaussés à l'occasion de la présentation du modèle, organisée dans les Alpes, sans qu'on puisse pour autant en tirer une quelconque conséquence. Il nous est seulement apparu que la voiture avait tendance à dériver plus rapidement que ce n'aurait dû être le cas avec des pneumatiques taille basse d'été. Tout est cependant resté parfaitement dans les normes et la MX-6 s'est toujours révélée très facile à contrôler. Malgré l'affermissement des suspensions et le recours à des barres stabilisatrices de plus gros diamètre par rapport à la version 2 litres, cette V6 conserve un certain goût pour le tangage, sans que cela devienne jamais alarmant.

inégal, elle semble même souffrir de forces de torsion indésirables. Faut-il en chercher l'explication dans le fait qu'elle se passe de montants de vitres ou dans la découpe de toit rendue nécessaire pour loger le toit ouvrant à commande électrique (qui coulisse vers l'extérieur et non vers l'intérieur)? Notre exemplaire souffrait également d'une vitre avant droite mal ajustée, produisant un sifflement désagréable dès 120 km/h. Espérons qu'il ne s'agit là que d'un cas d'espèce.

De par l'inclinaison de la vitre arrière et l'aérodynamique générale de la voiture, les concepteurs n'ont pas jugé utile de doter la MX-6 d'un essuie-glace arrière, et nous le regrettons. Un petit bout de conduite en ville ou dans les embouteillages par temps de pluie, et la visibilité arrière devient rapidement nulle. Les optiques en forme d'amande utilisent la technique des projecteurs ellipsoïdaux pour les codes et disposent de longue portée distincts offrant un éclairage tout à fait correct. Intégrée au bouclier avant, on découvre également une paire d'antibrouillards (teintés en jaune), ce qui n'est pas courant sur une japonaise. Les essuie-glace ne méritent aucune critique et permettent un balayage intermittent variable.

*La ligne, on l'aime ou on la déteste, mais elle ne laisse pas indifférent en tout cas. Et puis, la MX-6 ne vise pas la masse des automobilistes... Le créneau des coupés est le domaine de la subactivité.*



## CARROSSERIE

Dotée d'une ligne originale, la MX-6 ne plaira sans doute pas à tout le monde, encore que cet aspect ne revête qu'une importance toute relative dans un segment de marché qui

ne vise pas la grande masse des consommateurs. Certains apprécieront les lignes biodesign de la Mazda, d'autres par contre préféreront des lignes plus tendues. Des goûts... L'accès à bord ne pose aucun problème particulier, grâce aux larges portières. A l'arrière, l'espace est nettement plus mesuré, surtout en garde au toit, mais on pourra utiliser les deux petits baquets distincts comme sièges d'appoint. Le siège avant droit ne dispose pas seulement d'un dossier rabattable, mais peut coulisser tout entier vers l'avant, avant de reprendre sa position initiale, ce qui facilite légèrement les acrobaties requises pour arriver à s'installer derrière.

Contrairement à ce que les lignes extérieures pourraient laisser penser, la MX-6 est réellement un coupé 2 portes et non un modèle 3 portes à hayon. Cela signifie que le coffre, relativement grand, mais manquant de hauteur, s'ouvre par le biais d'un couvercle de petites dimensions. Son volume peut être augmenté en rabattant les dossiers de banquette arrière (60/40). On peut cependant s'étonner de ce que la caisse de cette Mazda ne jouit pas d'une rigidité exceptionnelle. Sur revêtement



## CONFORT

Malgré une certaine rudesse de suspension, la MX-6 propose un confort appréciable. La qualité de l'amortissement se complète parfaitement de sièges offrant un bon maintien.

Malgré l'absence de réglage en hauteur de l'assise, le conducteur trouvera rapidement une bonne position de conduite, mais regrettera la disposition malheureuse de certains interrupteurs, masqués par la jante du volant, d'autant qu'ils intègrent généralement leur témoin de fonctionnement... Hormis le problème mentionné au sujet de la vitre avant droite, la Mazda jouit d'une bonne insonorisation des bruits de moteur et de roulement. Le chauffage est efficace, mais on ne peut en dire autant de la ventilation, un domaine qui semble poser quelques problèmes aux constructeurs japonais en général. Estiment-ils que le client choisira d'office l'option climatisation? L'importateur français a tout compris puisqu'il propose cet équipement de série. En outre, le revêtement des dossiers de sièges avant n'assure pas une bonne aération et l'on se retrouvera assez rapidement le dos en sueur.

### NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES

sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 64 et 65 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.





## ACCESSOIRES

Le climatiseur (en Belgique) et la peinture métallisée constituent d'ailleurs les seules options figurant au catalogue de la MX-6. On peut donc considérer qu'elle est particulièrement bien équipée, surtout vu son prix compétitif (toujours en Belgique). Pour ceux qui ne souhaitent pas le système direc-

tionnel, il existe également une version classique, qui peut par ailleurs recevoir l'appoint d'une boîte automatique. Mais il faut choisir, le système 4WS étant apparemment incompatible avec la transmission automatique. Parfaitement lisible, l'instrumentation reste relativement limitée, et l'on regrettera le manque d'espaces de rangement dans l'habitacle. Le niveau de finition paraît satisfaisant, mais perfectible, témoins cette fameuse vitre avant et le capot moteur qui s'arrondit à vitesse élevée. Pas rassurant, même si cela ne risque sans doute rien.

### CARROSSERIE

Protection pare-chocs.....	boudiers intégrés ton caisse
Protection latérales.....	non
Sens ouverture capot moteur.....	AV-AR
Jantes en alliage.....	oui
Peinture.....	métallisée (option)
Spoiler avant.....	oui, intégré
Becquet arrière.....	oui
Poignée intérieure coffre.....	non
Vitres teintées.....	oui

### AGREMENT D'UTILISATION

Direction assistée.....	oui
Matériau du volant.....	cuir
Réglage du volant.....	en hauteur
Réglages siège conducteur	
- en profondeur.....	oui
- en hauteur.....	non
- inclinaison assise.....	oui
- inclinaison dossier.....	oui
- maintien lombaire.....	non
- mémoire des réglages.....	non
Réglages siège passager	
- en profondeur.....	oui
- en hauteur.....	non
- inclinaison assise.....	non
- inclinaison dossier.....	oui
Sièges avant chauffants.....	non
Position couchette des sièges.....	oui
Réglage banquette arrière.....	non
Lève-vitres électriques.....	à l'avant
Verrouillage centralisé	
- des portes.....	oui
- du coffre.....	oui
- de la trappe à carburant.....	non
- commande infrarouge.....	non
Ouverture intérieure	
- trappe à carburant.....	oui
- coffre à bagages.....	non
Nombre de clés à utiliser.....	1
Clé de contact avec éclairage.....	non
Réglage chauffage.....	boutons-poussoirs, tîrettes
Soufflerie (efficacité).....	bonne
Nombre de vitesses.....	4
Ventilation (nombre d'ouïes).....	4
Dégivrage vitres latérales.....	oui
Dégivrage lunette arrière.....	électrique
Dégivrage serrure.....	non

### CONFORT

Habillage des sièges.....	ressu
Habillage habitacle.....	ressu + plastique
Recouvrement plancher.....	moquette
Accoudoirs	
- latéraux avant.....	oui
- central avant.....	oui
- latéraux arrière.....	oui
- central arrière.....	non
Taît ouvrant.....	oui, commande électrique
Conduits d'air chaud arrière.....	oui
Réglage chauffage/ventilation	
depuis l'arrière.....	non
Conditionnement d'air.....	non (option)

### FONCTIONNALITE

Position roue de secours.....	horizontale dans le coffre
Trousse à outils.....	sommaire
Verrouillage bouchon de réservoir.....	trappe
Avertisseur sonore de l'oubli	
d'extinction des phares.....	oui
Banquette arrière rabattable.....	oui (60/40)
Tablette arrière amovible.....	non
Trappe à skis.....	non
Poignées de maintien.....	1 AV droite
Crochets porte-vêtements.....	1 AR gauche
Miroir de courtoisie.....	1, non éclairé
Boîte à gants:	
- contenance.....	entre les sièges arrière
- serrure.....	moyenne
- éclairage.....	oui
Casier à monnaie.....	non
Pochette pour cartes.....	1
Bocs de rangement:	
- dans portières.....	petits
- dans console.....	1, petit
Logement pour cassettes.....	non
Logement pour CD.....	non
Prééquipement radio.....	oui
Équipement radio.....	radiocassette de série
Lecteur de CD.....	non
Prises casques stéréo arrière.....	non
Prééquipement téléphone.....	non
Plafonnier.....	1
Contact plafonnier.....	portes
Extinction plafonnier.....	non temporisée
Lampes de lecture.....	2
Eclairage compartiment moteur.....	non
Eclairage coffre à bagages.....	oui
Eclairage serrure et/ou contact.....	oui
Allume-cigare avant.....	oui
Allume-cigare arrière.....	non
Cendrier avant.....	1
Cendrier arrière.....	1 central

### SECURITE

Rétroviseurs extérieurs.....	2, couleur carrosserie
- commande intérieure.....	oui, électrique
- dégivrage électrique.....	non
- escamotage électrique.....	non
Essuie/lave-lunette arrière.....	non
Nombre de projecteurs.....	4
Projecteurs à iode.....	oui
Réglage hauteur des projecteurs.....	oui
Lave-phares.....	non
Projecteurs antibrouillards.....	oui
Projecteurs longue portée.....	oui
Feux de brouillard arrière.....	oui
Signal lumineux ouverture	
des portes.....	oui
Sécurité enfants portes AR.....	—
Avertisseur sonore.....	1 ton
Alarme/antivol.....	non
Anti-démarrage codé.....	non
Position frein à main.....	entre les sièges AV
Rétroviseur jour/nuit.....	oui
Appui-tête sièges avant.....	oui, ajustables
Appui-tête sièges arrière.....	non
Ceintures de sécurité:	
- réglage point d'ancrage.....	non
- arrière (type).....	2 à enrouleur

### INSTRUMENTATION

Compte-tours.....	oui
Jauge de carburant.....	oui
Jauge d'huile.....	non
Manomètre d'huile.....	non
Thermomètre d'huile.....	non
Therm. liquide de refroidissement.....	oui
Manomètre de suralimentation.....	—
Ampèremètre ou voltmètre.....	non
Indicateur de température ext.....	non
Montre (type).....	digitale
Compteur journalier.....	oui
Affichage de la consommation.....	non
Réglage éclairage tabl. de bord.....	oui, rhéostat
Lave-glace.....	électrique, 4 jets
Commande lave-glace.....	levier à droite du volant
- essuie-glace.....	idem
Nombre de vitesses essuie-glace.....	2
Balayage intermittent.....	oui, variable
Couplage lave et essuie-glace.....	oui
Régulateur de vitesse.....	oui
Ordinateur de bord.....	non
Synthétiseur de parole.....	non

### LAMPES — TÊMOINS

Dispositif départ à froid.....	—
Niveau d'huile.....	non
Pression d'huile.....	oui
Température d'huile.....	non
Température liquide de refroidiss.....	non
Niveau liquide de refroidissement.....	non
Charge de batterie.....	oui
Défaillance gestion moteur.....	oui
Défaillance de suralimentation.....	—
Défaillance système dépollution.....	non
Réserve de carburant.....	non
Indic. de consomm. (économètre).....	non
Indic. passage de vitesses.....	non
Position boîte automatique.....	—
Frein à main.....	oui
Usure plaquettes de freins.....	pas de témoin, mais un signal auditif
Niveau liquide de freins.....	oui
Défaillance circuit de freinage.....	non
Défaillance système ABS.....	oui
Alerte STOP.....	non
Projecteurs ville.....	non
croisement (code).....	non
route.....	oui
Cignotants.....	oui
Signal de détresse.....	oui
Projecteurs antibrouillards.....	non (!)
Feux de brouillard arrière.....	oui, intégré à l'interrupteur
Fonctionnement feux arrière.....	non
feux avant.....	oui
feux stop.....	oui
cignotants.....	oui
Lunette arrière chauffante.....	oui, intégré à l'interrupteur
Niveau liquide lave-glace.....	oui
Ceintures de sécurité.....	oui, brièvement
Indicateur de vergliss.....	non
Témoin d'ouverture:	
- des portes.....	oui
- du coffre.....	non
- du capot.....	non
Sièges chauffants.....	non

## MAZDA MX-6 4WS

### LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

MAZDA MX-6 4WS	218
BMW 320i Coupé	213
OPEL CALIBRA 16V	223
TOYOTA CELICA LIFTBACK GTi	214
VOLVO 480 Turbo	195

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

MAZDA MX-6 4WS	15,5
BMW 320i Coupé	16,5
OPEL CALIBRA 16V	16,3
TOYOTA CELICA LIFTBACK GTi	16,0
VOLVO 480 Turbo	16,1

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

MAZDA MX-6 4WS	28,7
BMW 320i Coupé	30,2
OPEL CALIBRA 16V	29,7
TOYOTA CELICA LIFTBACK GTi	29,6
VOLVO 480 Turbo	29,9

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4<sup>e</sup> (mesuré) en secondes

MAZDA MX-6 4WS	30,0
BMW 320i Coupé	34,0
OPEL CALIBRA 16V	32,6
TOYOTA CELICA LIFTBACK GTi	33,1
VOLVO 480 Turbo	33,8

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

MAZDA MX-6 4WS	11,5
BMW 320i Coupé	12,7
OPEL CALIBRA 16V	10,3
TOYOTA CELICA LIFTBACK GTi	12,9
VOLVO 480 Turbo	10,9

Moyenne des consommations normalisées en l/100km

MAZDA MX-6 4 WS	9,4
BMW 320i Coupé	9,5
OPEL CALIBRA 16V	7,8
TOYOTA CELICA LIFTBACK GTi	7,7
VOLVO 480 Turbo	8,5

Le maintien des sièges est correct et complète bien le travail de la suspension pour offrir aux occupants un bon niveau de confort. Certaines commandes sont cependant mal placées, masquées par la jante du volant.

## ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Logé sous le capot de la MX-6, le V6 laisse peu de place aux mécaniciens pour œuvrer. La Mazda propose un rythme d'entretien classique avec une première inspection après 1.000 km (ce qu'on ne voit plus souvent), une vidange tous les 10.000 km et une opération plus importante tous les 20.000 km. Votre concessionnaire souhaitera tout de même vous voir au moins 2 fois par an. Pour l'apéro? Les garanties, attrayantes comme chez la plupart des constructeurs japonais, comprennent une couverture complète de 3 ans ou 100.000 km, 3 ans sur les défauts de peinture et 6 ans contre la corrosion. Les produits Mazda jouissent d'une bonne réputation en matière de fiabilité, ce qui explique que le constructeur se montre aussi large.

## CONCLUSION

Logiquement, la Mazda MX-6 devrait connaître un succès commercial plus important que sa devancière, dont le moins que l'on puisse dire est qu'elle n'aura pas suscité un engouement irrésistible. Elle propose une ligne suffisamment originale pour attirer le client dans le show-room et une fois qu'il aura pris place au volant et tourné la clé de contact, il ne manquera pas de céder au charme exceptionnel du V6 (sans aucun doute l'un des meilleurs moteurs de la catégorie). Dotée des 4 roues directrices, la MX-6 révèle également un comportement vif et sûr tout en proposant un équipement complet pour un prix compétitif (du moins en Belgique). Au rang des critiques, on ne peut citer que quelques détails, parfois inhérents au concept même de ce genre de véhicule, comme l'habitabilité aux places arrière. Il convient cependant de retravailler le système de ventilation et le caractère fonctionnel de l'habitacle. Pour ceux qui cherchent un coupé séduisant, un détour par une concession Mazda s'impose, quand ce ne serait que pour écouter la musique du V6.