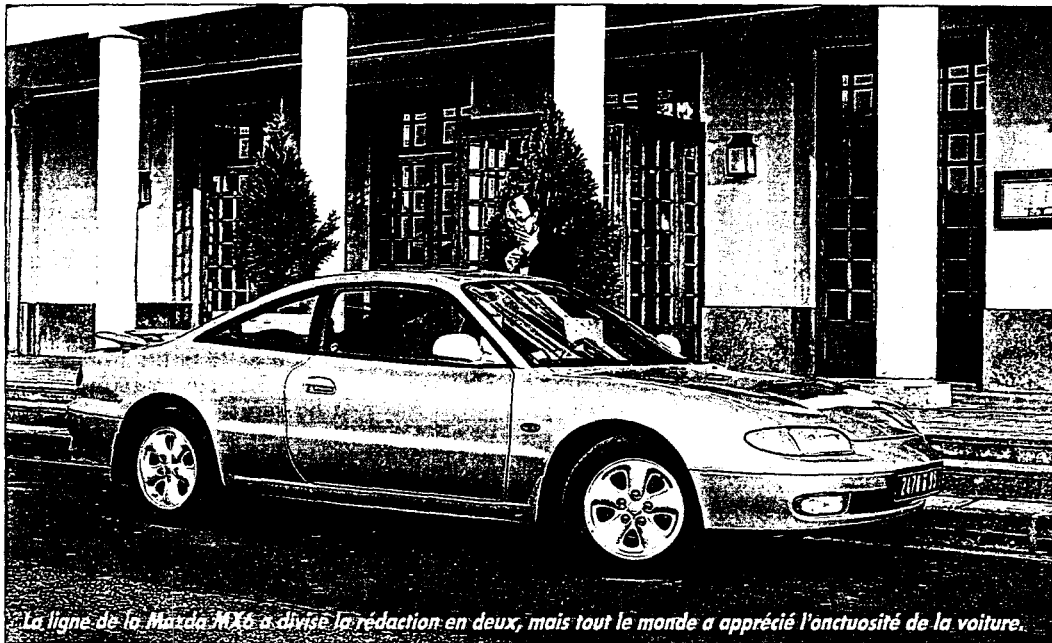
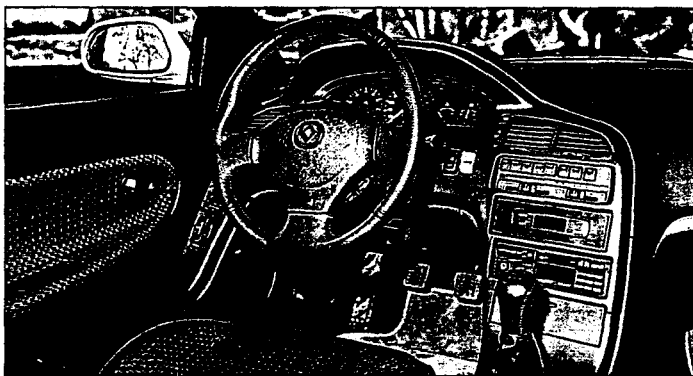


193



La ligne de la Mazda MX6 a divisé la rédaction en deux, mais tout le monde a apprécié l'onctuosité de la voiture.



Cette planche de bord est la plus réussie. Remarquez la console sur la portière, qui suit le mouvement de la console centrale.

MAZDA MX 6-V6

LA PLUS VELOUTÉE

184 290 F/212 km/h

QUALITÉS

- Moteur onctueux et mélodieux
- Agrément de conduite
- Excellent freinage
- Tenue de route très saine
- Bon équipement de série

DÉFAUTS

- Performances décevantes
- Manque d'étanchéité des portières
- Vibrations du capot à grand vitesse
- Ouverture du coffre trop étroite

Il y a eu la MX5, puis la MX3, puis la RX7! Voici aujourd'hui la MX6, encore un coupé made in Japan qui vient narguer les européens. Ce coupé, qui vient épauler les nouvelles berlins 626, se veut plus GT que vraiment sportif et peut accueillir quatre passagers, qui ne sont toutefois pas aussi bien installés que dans la Calibra. La présentation intérieure est soignée et la planche de bord offre un dessin original, avec une console à gauche du conducteur qui se prolonge sur la portière et suit un mouvement parallèle à celui de

la console centrale. Typée confort, la Mazda offre un bel équipement, comprenant notamment une climatisation, un régulateur de vitesse et un toit ouvrant électrique. Dommage que le constructeur se soit arrêté en si bon chemin car l'autoradio est facturé en supplément. Le coffre enfin est spacieux, mais la MX6 est dépourvue de hayon et l'ouverture étroite ne facilite pas le chargement.

Deux moteurs sont proposés à la clientèle, un quatre-cylindres de 2 l de cylindrée mais peu puissant avec seulement 116 ch, et un V6 de 2497 cm³ plus séduisant. Ce moteur présente une belle carte de visite technique (2 ACT par rangée de cylindres, 24 soupapes et admission variable) mais offre une puissance mesurée (165 ch à 5600 tr/mn) tandis que le couple de 22 mkg est perché à 4800 tr/mn. Les performances enregistrées sont quelque peu décevantes, mais l'agrément essentiel de ce moteur vient de sa remarquable onctuosité. Il accepte de rouler sur un filet de gaz, et à défaut d'être brutal, il permet de relancer la voiture sans être obligé de jouer du levier de vitesses, au demeurant très agréable. D'une manière générale d'ailleurs la MX6 est une voiture facile à vivre. La direction est douce et précise, le freinage puissant et progressif et la tenue de route très saine en toutes circonstances avec notamment une remarquable stabilité en ligne droite. Ceux qui souhaitent encore plus de douceur peuvent choisir la

L'ÉQUIPEMENT A LA LOUPE

BIEN VU

- ▶ La condamnation centralisée
- ▶ Les vitres et le toit ouvrant électriques
- ▶ Les rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants
- ▶ Le volant réglable en hauteur
- ▶ La banquette arrière fractionnable
- ▶ L'air conditionné en série
- ▶ Le régulateur de vitesse
- ▶ Les deux spots de lecture
- ▶ La sangle de maintien des bagages dans le coffre
- ▶ La serrure de portière qui s'éclaire quand on soulève la poignée
- ▶ Le siège conducteur réglable en hauteur
- ▶ Les phares réglables depuis le tableau de bord

A REVOIR

- ▶ Les commandes de vitres électriques non éclairées
- ▶ Le siège conducteur qui bascule sans coulisser vers l'avant
- ▶ L'instrumentation sommaire
- ▶ L'absence d'essuie-glace arrière
- ▶ L'absence d'autoradio
- ▶ Vitres AR fixes

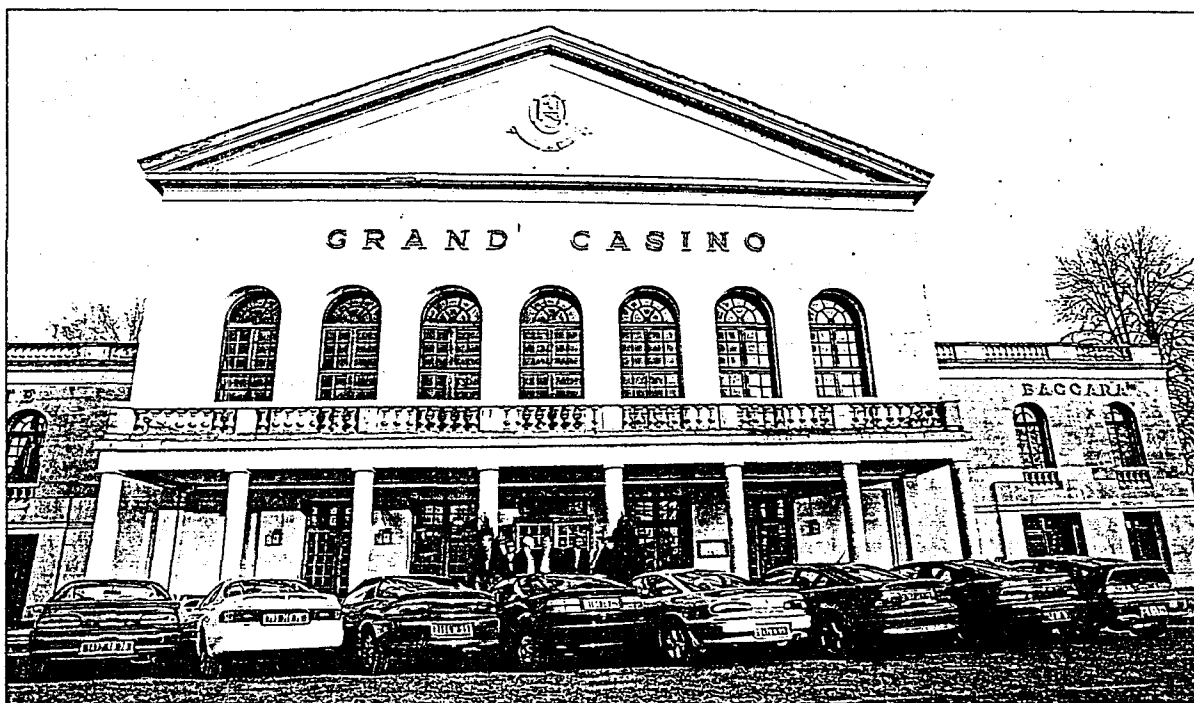
version à boîte automatique. A noter qu'il existe aussi une version à quatre roues directrices. Deux défauts restent cependant à corriger, d'une part la mauvaise étanchéité des portières, d'autre part le manque de rigidité du capot qui vibre et se gonfle dès que l'on augmente la cadence.

PRIX

Prix de la version essayée (F) 190 790
Version à boîte automat. (F) 192 390
Puissance administrative (CV) 14

EQUIPEMENT-OPTIONS (F)

ABS	série
Direction assistée	série
Autoradio K7 stéréo	4 300
Régulateur de vitesse	série
Climatisation	série
Réostat d'éclairage du tableau de bord	série
Régl. en haut. des phares depuis l'habit.	série
Volant réglable en hauteur	série
Siège conducteur réglable en hauteur	série
Condamnation centralisée	série
Vitres AV électriques	série
Vitres teintées	série
Rétroviseurs électriques et dégivrants	série
Banquette AR fractionnable	série
Projecteurs additionnels	(1)
Janets alliage	série
Toit ouvrant électrique	série
Peinture métallisée	2 200



Le grand casino des coupés. Coupés pour flamber, mais aussi coupés-plaisir. Élegance des robes, agrément des mécaniques, chacun propose ses arguments et sa personnalité... Il n'est pas si facile de ne pas se tromper. Face à une telle abondance, un seul regret : qu'aucun constructeur français n'ait daigné — ou pu — produire un coupé GT pour contrer Allemands et Japonais. Passe, impair et manque. Rien ne va plus.

CONCLUSION

Acheter un coupé, c'est faire le choix de la différence, et l'offre qui s'est sérieusement étoffée ces derniers temps augmente encore l'attrait qu'exercent ces voitures. Pourtant, il faut bien admettre que les coupés souffrent

de la concurrence de berlines qui sont bien souvent aussi performantes, aussi effi-

caces, tout en étant plus fonctionnelles. Il leur reste l'atout d'une silhouette séduisante et

parfois l'exclusivité de moteurs qu'ils ne partagent avec aucun autre modèle. L'originalité est bien leur meilleure arme. Les huit coupés réunis ici la distillent généreusement.

ESSAIS TECHNIQUES :
Didier FOUQUET et Pascal RICHARD

PERFORMANCES	HONDA CRX VTEC	NISSAN 100 NX 2.0 GTI	MAZDA MX-3 V6	OPEL CALIBRA 16V	NISSAN 200 SX	MAZDA MX-6 V6	VOLKSWAGEN CORRADO VR6	TOYOTA CELICA TURBO 4WD CARLOS SAINZ
VITESSE MAXI (km/h)	208	211	201	220	226	212	234	229
ACCELERATIONS 400 m départ arrêté (s) 1 000 m (s)	16,1 29,7	16,0 29,5	17,0 31,5	16,2 30,0	15,5 28,4	16,0 29,6	15,5 28,2	15,0 27,9
REPRISES Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m (s) 1 000 m (s) en 5 ^e : 400 m (s) 1 000 m (s) De 80 à 140 km/h en 5 ^e (s-m) De 80 à 120 km/h en 5 ^e (s-m) en 4 ^e (s-m) en 3 ^e (s-m)	16,8 31,9 18,6 36,0 24,9 14,6 10,1 7,3	16,4 31,0 18,5 35,8 23,2 14,0 9,0 6,3	16,8 31,9 18,2 35,1 22,6 13,8 10,1 7,6	16,7 31,2 18,7 35,7 21,5 13,4 8,9 6,3	16,2 29,5 18,6 33,8 15,6 10,8 7,3 5,2	16,0 30,0 17,7 33,7 17,8 11,4 8,1 6,3	15,9 29,5 17,6 33,4 16,8 11,2 8,0 4,8	16,7 30,4 19,5 36,1 20,4 13,2 8,2 5,6
CONSOMMATIONS Routière (litres aux 100 km) Autonomie (km) A vitesse stabilisée 90 km/h (litres aux 100 km) 120 km/h (litres aux 100 km) 160 km/h (litres aux 100 km)	12,3 335 6,8 8,7 13,4	12,7 360 7,5 9,3 13,6	12,7 360 7,4 9,3 12,8	11,5 520 7,4 12,3 23,5	14,8 370 7,8 9,4 14,0	13,3 420 8,3 10,4 14,3	12,8 400 8,0 9,8 13,3	17,1 370 8,3 10,3 17,3

SONOMETRE (dBA)	HONDA CRX VTEC	NISSAN 100 NX 2.0 GTI	MAZDA MX-3 V6	OPEL CALIBRA 16V	NISSAN 200 SX	MAZDA MX-6 V6	VOLKSWAGEN CORRADO VR6	TOYOTA CELICA TURBO 4WD CARLOS SAINZ
AU RALENTI A l'intérieur	41,9	45,1	44,9	51,0	46,7	43,1	48,6	53,9
A VITESSE STABILISEE 50 km/h 90 km/h 120 km/h	63,4 68,4 75,0	63,3 68,1 74,5	63,0 67,9 74,1	60,7 65,8 72,3	65,7 67,5 72,5	62,0 66,6 71,7	63,0 67,3 71,9	66,4 71,7 75,4

FREINAGE	HONDA CRX VTEC	NISSAN 100 NX 2.0 GTI	MAZDA MX-3 V6	OPEL CALIBRA 16V	NISSAN 200 SX	MAZDA MX-6 V6	VOLKSWAGEN CORRADO VR6	TOYOTA CELICA TURBO 4WD CARLOS SAINZ
A PARTIR DE 90 km/h Froid (mètres)	40,9	34,4	33,3	41,3	35,9	31,3	35,8	36,9
A PARTIR DE 130 km/h Froid (mètres)	75,8	71,4	69,0	83,3	69,8	66,9	73,1	79,1

LA TECHNIQUE	HONDA CRX VTEC	NISSAN 100 NX 2.0 GTI	MAZDA MX-3 V6	OPEL CALIBRA 16V	NISSAN 200 SX	MAZDA MX-6 V6	VOLKSWAGEN CORRADO VR6	TOYOTA CELICA TURBO 4WD CARLOS SAINZ
MOTEUR Type (cylindres) Disposition Soupapes par cylindre Arbre à cames (entraînement) Alimentation Suralimentation (pression maxi) Cylindrée (cm ³) Alésage x course (mm) Rapport volumétrique Régime maxi (tr/mn) Puissance (ch à tr/mn) Couple maxi (mkg à tr/mn) Puissance au litre (ch) Couple au litre (mkg)	4 en ligne transversal 4 double (courroie) gestion intégrale — 1595 81 x 77,5 10,2 8000 150 à 7600 14,7 à 7100 94 9,2	4 en ligne transversal 4 double (chaîne) gestion intégrale — 1998 86 x 86 10 7500 143 à 6400 18,2 à 4800 71 9,1	6 en V à 60° transversal 4 2 doubles (courroie) gestion intégrale — 1845 75 x 69,6 9,2 7000 133 à 6800 16 à 5300 72 8,7	4 en ligne transversal 4 double (courroie) gestion intégrale — 1998 86 x 86 10,5 6900 150 à 6000 20 à 4800 75 10	4 en ligne longitudinal 4 double (courroie) gestion intégrale Garrett T25 (0,7 bar) 1809 83 x 83,6 8,5 7000 171 à 6400 23,3 à 4000 95 12,9	6 en V à 60° transversal 4 2 doubles (courroie) gestion intégrale — 2497 84,5 x 74,2 9,2 7000 165 à 5600 22,1 à 4800 66 8,9	6 en V à 15° transversal 2 double (chaînes) gestion intégrale — 2861 82 x 90,3 10 6500 190 à 5800 25 à 4200 66 8,7	4 en ligne transversal 4 double (courroie) gestion intégrale Toyota TC25 (0,75 bar) 1998 86 x 86 8,8 7300 208 à 6000 28 à 3200 104 14
POIDS Total (kg) Répartition AV/AR (%) Rapport poids/puissance (kg/ch)	1000 64/36 6,7	1187 64/46 8	1160 63/37 8,7	1243 57/43 8,3	1243 52/48 7,3	1230 64/36 7,5	1226 64/36 6,5	1505 61/39 7,2
PNEUMATIQUES Marque/type Dimensions Jantes	Dunlop SP sport D87 M2 195/60 VR 14 5 1/2 J 14 alliage	Bridgestone Potenza RE 93 195/55 R 14 6 J 14 alliage	Yokohama A 022A 205/55 VR 15 6 J 15 alliage	Continental Sport contact 205/55 VR 15 6 J 15 alliage	Bridgestone Potenza RE 88 195/60 VR 15 6 J 15	Bridgestone Potenza RE 71 205/55 VR 15 6 1/2 J 15 alliage	Continental Sport contact 205/50 VR 15 6 1/2 J 15 alliage	Dunlop SP sport D87 M 215/50 VR 15 6 1/2 J 15 alliage
CHASSIS Suspension avant arrière Freins avant (diamètre en mm) arrière Antiblocage	triangles superposés, combinés ressort-amortis- seurs, barre antiroulis bras transversaux supérieur et inférieur, bras longitudinal + biellettes, combinés ressorts-amortis- seurs, barre antiroulis disques ventilés (262) disques (239) non	(triangles) + barre antiroulis McPherson (biellettes) + barre antiroulis disques ventilés (257) disques (258) série	McPherson (triangles) + barre antiroulis McPherson (biellettes parallèles) + bras longitudinal + barre antiroulis disques ventilés (257) disques (251) série	McPherson (triangles) + barre antiroulis triangles obliques ressorts "miniblocs" progressifs, barre antiroulis disques ventilés (256) disques (260) série	McPherson (triangles) + barre antiroulis multifibras, combinés ressorts- amortisseurs, barre antiroulis disques ventilés (257) disques (266) série	McPherson (triangles) + barre antiroulis McPherson (biellettes parallèles + bras longitudinal) barre antiroulis disques ventilés (258) disques (261) série	McPherson triangles + barre antiroulis essieu déformable, combinés ressorts- amortisseurs, barre antiroulis disques ventilés (280) disques (226) série	McPherson triangles + barre antiroulis McPherson, doubles biellettes transversales inférieures et bras de poussée barre antiroulis disques ventilés (269) disques (255) série
TRANSMISSION Aux roues Différentiel central Répartition initiale AV/AR (%) Différentiel arrière Boîte de vitesses Rapports (1 ^{er} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e) Rapport de pont Vitesse à 1000 tr/mn (1/2/3/4/5) Maxi sur intermédiaires (1/2/3/4)	avant - - - à 5 rapports 3,250/2,052/1,416 1,103/0,870 4,133 8,0/12,7/18,5/ 23,7/30,0 64/102/148/190	avant - - - à 5 rapports 3,062/1,826/1,286 0,975/0,755 4,176 8,1/13,9/19,4/ 25,6/33,1 61/104/145/192	avant - - - à 5 rapports 3,307/1,833/1,310 1,030/0,837 4,388 7,6/13,8/19,3/ 24,5/30,2 53/96/135/172	avant - - - à 5 rapports 3,550/2,160/1,480 1,130/0,890 3,550 8,8/14,5/21,1/ 27,6/35,1 61/100/146/191	arrière - - - à 5 rapports 3,592/2,057/1,361 1,000/0,821 3,916 8,0/13,4/21,2/ 28,7/35,0 56/98/148/201	avant - - - à 5 rapports 3,307/1,833/1,310 1,030/0,795 4,105 8,2/14,8/20,7/ 26,3/34,0 57/103/145/184	avant - - - à 5 rapports 3,778/2,118/1,458 1,034/0,838 3,389 8,4/15,0/21,7/ 30,6/37,8 55/98/141/199	avant et arrière épicycloïdal 50/50 Tarsen à 5 rapports 3,583/2,045/1,333 0,972/0,731 3,933 7,8/13,7/20,9/ 28,7/38,2 57/100/153/209
DIMENSIONS Empattement (mm) Voies avant-arrière (mm) Longueur-largeur-hauteur (mm)	2300 1440 - 1445 3800 - 1675 1270	2430 1435 - 1415 4135 - 1680 1315	2455 1460 - 1465 4420 - 1695 1320 - 1310	2600 1426 - 1426 4492 - 1680 - 1320	2475 1465 - 1465 4535 - 1690 1290	2610 1500 - 1500 4615 - 1750 - 1310	2470 1453 - 1432 4050 - 1690 - 1318	2525 1475 - 1440 4430 - 1745 - 1300