



LANCEMENT DE MAZDA EN ALGERIE

Des produits connus et appréciés des Algériens

Après une longue absence, le constructeur japonais Mazda revient en Algérie à travers une représentation exclusive concédée à la société Jamal, installée aux abords de l'ancienne RN5 (quartier Belle-Vue, El-Harrach). Une cérémonie de lancement a été organisée samedi dernier en



M. Baïri Mohamed, PDG du groupe Ival.

présence du directeur général de Mazda (Japon), des responsables du groupe Ival et de représentants de la presse nationale.

Au cours d'une allocution, M. Mohamed Baïri, président-directeur général du groupe, a

rappelé que "le groupe Ival qui fête son cinquième anniversaire a consolidé sa position en Algérie à travers les produits Iveco, réputés pour leur fiabilité et leur résistance, et il compte étendre ses parts de marché en optant pour la marque Mazda dont les modèles ont été largement éprouvés par les Algériens". M. Baïri annoncera que les premières commandes enregistrées "sont prometteuses et prédisent d'un avenir radieux pour Mazda en Algérie".

Dans une première phase, trois modèles seront commercialisés, le légendaire pick-up dans ses versions simple cabine, double cabine, 4x2 et 4x4, avec une motorisation diesel ; la berline 626 et la série E en version tollé et vitré.

Il va sans dire que le véhicule le mieux positionné restera sans doute la Mazda B-2500 (pick-up) qui bénéficie d'ores et déjà d'un préjugé largement favorable en raison de ses capacités de chargement et de son adaptation aux conditions de roulage dans notre pays. Plus de vingt ans



Le pick-up et la Série 6, deux modèles importants dans la stratégie de Mazda en Algérie.

après sa première arrivée en Algérie, il reste toujours apprécié et demandé par les utilisateurs locaux. Le B-2500, millésime 2005, se distingue par un style différent, un design moderne et des équipements qui rivalisent avec les véhicules de tourisme, direction assistée, climatisation autoradio, espaces de rangement, feux antibrouillard, etc.

La structure reçoit des renforcements pour assurer une meilleure résistance aux différents chargements et utilisations.

Les suspensions avant sont à double triangulation et le train arrière est équipé de ressorts semi-elliptiques progressifs, combinés à des amortisseurs à gaz. Proposé en option, l'ABS pourra améliorer la stabilité du véhicule en cas de freinage d'urgence.

Sous le capot de ce pick-up, on retrouve deux types de motorisation diesel, un 2.5 l de 84 ch de puissance réelle, et un 2.9 l d'une puissance de l'ordre de 109 ch, avec une boîte de vitesse manuelle de 5



rapports. L'autre modèle connue en Algérie et qui arrive avec un nouveau design, le fourgon. Spacieux, pratique et efficace, il est livré avec un hayon arrière qui s'ouvre largement facilitant le chargement ou le déchargement des volumes les plus variés. Plusieurs variantes seront proposées aux Algériens, tollé, vitrées et minibus.

L'ensemble de ces produits sont actuellement exposés au show-room conçu et réalisé aux couleurs et aux normes de la marque japonaise et qui abrite également les services administratifs, et commerciaux ainsi que la direction générale.

Le service après-vente sera assuré dans une phase

transitoire à Oued Smar, dans les locaux d'Ival.

Il est à rappeler que ce groupe distribue aussi, la gamme de véhicules Fiat dont les modèles Palio et Sienna ont fait tabac en l'espace de quelques mois de commercialisation, ainsi que le matériel de travaux publics avec les produits Mecalc.

Notons, enfin, que la marque Mazda fête cette année son 75e anniversaire. C'est en effet vers 1931 que le premier engin, motorisé, un triporteur, baptisé Mozdago, sortit des ateliers du maître de l'œuvre, Jiro Matsuda. Mais c'est en 1960 que la première voiture au nom de code R360 vit le jour.

B. Bellil

LANCIA THESIS / ALFA ROMEO

LE CHARME DE DEUX COUSINES ITALIENNES

Elles sont cousines, belles, charmeuses, italiennes toutes les deux ; issues du même groupe (Fiat) et dotées de nombreux éléments techniques communs. Pourtant, l'Alfa Romeo 166 et la Lancia Thesis sont tellement différentes. L'une se veut agressive avec ses traits nerveux et acérés revus en 2003. L'autre, à l'inverse, se révèle plus altière, jouant la carte du classicisme avec force manières.

Opposées par nature, elles poursuivent chacune un destin similaire. Malgré une image forte qui s'appuie sur un passé glorieux, elles ne connaissent qu'un succès relatif en France, surtout la Thesis, dont l'ambition et l'audace affichées au départ n'ont pas porté leurs fruits.

Des difficultés qui ne dépendent pas de la situation économique des deux marques : d'un côté Lancia, affaiblie par des années laborieuses, qui tente de remonter la pente, et de l'autre, Alfa Romeo, qui coule des jours heureux et triomphants grâce à ces modèles phares 156 et 147.

En fait, le plus gros point commun de ces deux berlines réside sous leur capot, où loge un V6 3.2, dont l'apparence varie quelque peu. Outre leur couvre-culasse, les tubulures sont chromées sur l'Alfa, teintées en noir sur la Lancia. C'est le plus prestigieux et le plus puissant moteur produit en série par Alfa Romeo et Lancia. Il développe 240 ch sur la 166, proposée avec



boîte mécanique à cinq rapports, et 10 ch de moins sur la Thesis qui adopte une transmission automatique à cinq rapports. Sur les deux modèles, la puissance est transmise aux roues avant.

D'une voiture à l'autre, ce joyau mécanique ne joue pas la même partition, mais ses vocalises restent les mêmes, riches en agrément sonore, vraiment digne de ses origines.

Rageur et alerte dans les hauts régimes tout en restant posée, ce V6 n'a pas fini de faire parler de lui. Il reste plus excitant à mener sur la 166, plus agressif dans l'âme, tandis que sur la Thesis, qui préfère les rythmes tranquilles, un tel potentiel apparaît un peu superflu. Côté comportement routier, ces deux transalpines

de charme diffèrent également. Et pour cause. La 166 est plus courte (4,72 m de long pour 2,70 m d'empattement), et plus légère (1.500 kg). Il faut rajouter 19 cm en longueur pour la Thesis et quelque 320 kg. Deux poids, deux mesures... Aussi on ne s'étonnera pas de trouver l'Alfa autrement plus agile et véloce que sa rivale, en proie à l'avantage d'inertie.

Laquelle affecte une tendance plus prononcée au roulis ainsi qu'un train arrière plus paresseux dans les enchaînements de virages serrés. En contrepartie, le confort de la Lancia s'avère nettement supérieur, à l'image d'une vraie limousine. Les longs trajets le confirment : on a l'impression d'évoluer sur un coussin d'air, dans un silence

de cathédrale. Ce qui procure vite une impression de tranquillité et de sérénité au volant. Tout le contraire de l'Alfa qui privilégie le ressenti de la route, les sensations fortes.

Le plus incomparable reste l'habitacle de ces deux routières haut de gamme. Celui de la Thesis est traité avec le plus grand soin et un goût recherché. Telle une vraie berline de luxe, cette Lancia propose une ambiance chaleureuse et sensuelle, où se mêlent bois authentique et cuir noble aux couleurs subtiles. Bref, un panache qui renvoie au placard la 166, autrement plus indigente en la matière et trahissant son âge.

Seuls points noirs à bord de la Thesis : l'ergonomie du poste de conduite inconvenant pour les plus de 1,80 m, malgré les réglages du siège et du volant, ainsi qu'une habitabilité arrière moyenne et surtout un coffre d'une contenance dérisoire (400 l). L'Alfa en offre 90 de plus mais accuse une habitabilité encore plus décevante et peu de rangements.

Reste le charme inimitable de ces deux italiennes qui arborent chacune, avec fierté, leur calandre chromée, révélatrice de leur identité et de leur personnalité originale. La ligne fluide et délicate de la Thesis apaise l'esprit, tout comme son regard.

Celle de l'Alfa dérange, avec ses flancs creusés, ses traits acérés. Ensemble, elles forcent le dilemme : on voudrait les posséder toutes les deux.

Top 5 du mois de janvier 2005

	1 Toyota	2 520
	2 Hyundai	1 935
	3 Renault	1 901
	4 Peugeot	1 087
	5 Volkswagen	763

Classement par modèle

	1 Renault Clio, ClioClassic	1 064
	2 Toyota Hilux	1 009
	3 Renault Kangoo	556
	4 Toyota Corolla	495
	5 Toyota Yaris	487