Essai – Mazda CX-30 S-X 180 AWD AT : L’élégance et la technologie à la japonaise !

Mazda continue d’élargir son offre de véhicules. Apparaît aujourd’hui un nouveau crossover qui vient s’intercaler entre le CX-3 et le CX-5 Il aurait pu se prénommer CX-4. Cela aurait été simple et logique. Mais cette dénomination existe déjà en Chine. Alors, pour éviter toute confusion, ce moyen SUV qui se veut familial prend le doux nom de CX-30. Après tout, rien d’étonnant car il reprend la plateforme de sa sœur la Mazda 3.



- 4 cylindres, essence, 1’998 cm^3
- 180 ch à 6’000 t/min
- 224 Nm à 3’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 204 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1’378 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’390 x 1’790 x 1’540
- Conso. mesurée : 7.65 l/100 km
- Emissions CO_2 : 160 g/km (C)
- dès CHF 39’250.-, mod. essayé: CHF 42’878.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Ce Mazda CX-30 va avoir la lourde tâche d'affronter les ténors de la catégorie, à savoir le Volkswagen Tiguan, le Nissan Qashqai, dont nous vous proposerons un essai prochainement, et le Peugeot 3008. Attention aux autres marques pas très loin derrière, et notamment les nouveaux Kia XCeed et Seat Ateca.

Allons tester ce nouveau venu sur les routes de notre pays encore peu enneigées mais suffisamment froides pour apprécier de rouler en quatre roues motrices. Non-négligeable pour une clientèle suisse friande de 4×4, surtout face à la concurrence qui ne dispose pas toujours de ce système.



A l'extérieur

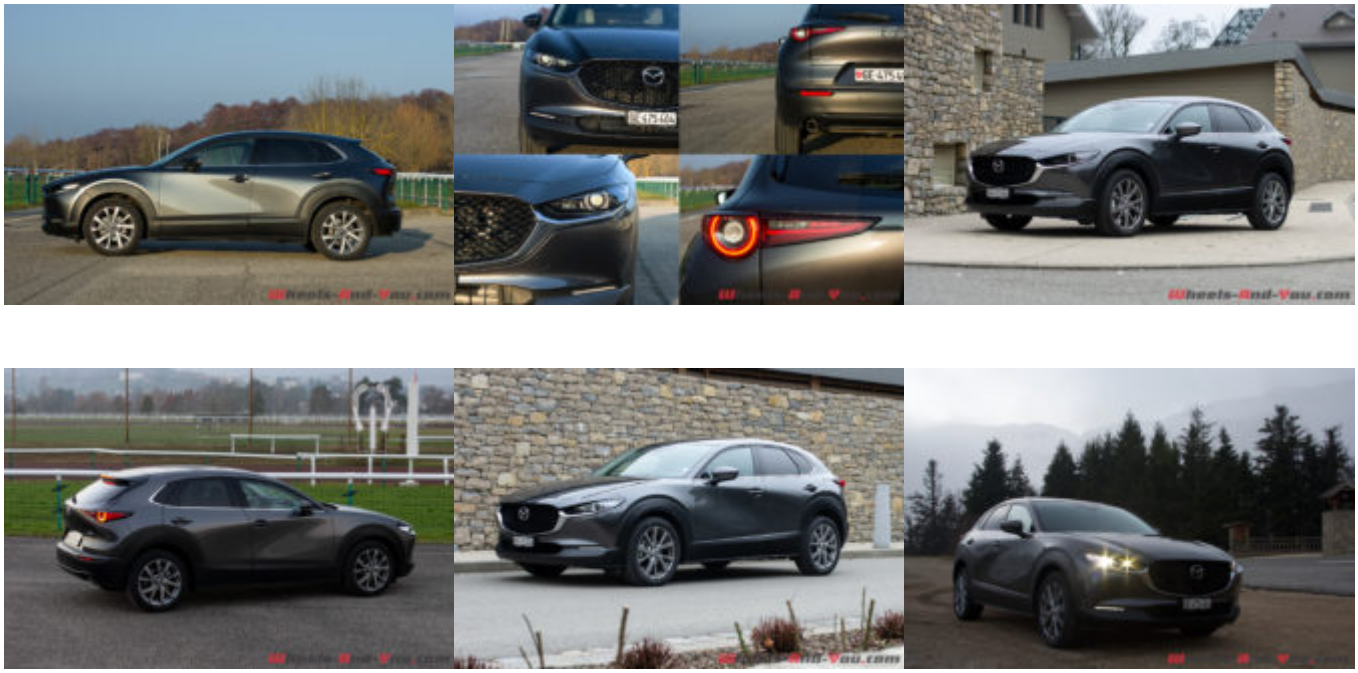
Ce CX-30 présente un profil bas pour un SUV, il serait même plus juste de parler de carrosserie crossover. J'exagérerais à peine en écrivant qu'il s'agit presque d'une Mazda 3 surélevée.

On retrouve toujours la culture du Kodo Design où minimalisme, pureté et élégance dominent. La carrosserie présente des passages de roue et des bas de caisse en plastique assez épais et aux grains fins et se nettoyant assez facilement, contrairement à d'autres marques.

Ce que j'aime le plus sur ce CX-30, c'est son profil avant. Les phares sont en retrait par rapport au capot qui, de ce fait, se prolonge. On dirait la tête d'un squale qui erre à la recherche d'une proie. Avec une longueur de 4,39 m et une faible hauteur de 1,54m (la même que celle d'un CX-3), ce CX-30 est très élancé et démontre par sa forme tout son dynamisme.

Les feux arrière sont joliment dessinés et s'intègrent parfaitement à cet ensemble. Deux sorties d'échappement rondes, disposées de part et d'autre de l'arrière, lui confère un look sportif.

Les jantes à bâtons sont superbes. Notre voiture d'essai s'habille d'une robe gris métallisé, "Machine Gray" pour être précis. Rien de bien original me direz-vous, mais avec les baguettes chromées qui entourent les vitres latérales sur la partie inférieure, la voiture est plutôt élégante.



A l'intérieur

L'intérieur n'a rien de révolutionnaire. Si vous aimez la marque et que vous connaissez l'habitacle de la Mazda 3, vous ne serez pas dépaysé, c'est le même. Attention rien de péjoratif dans le fait qu'il soit repris de la berline. En effet, la qualité perçue est effectivement très bonne. Les ajustages sont parfaits et les matériaux, que ce soit le cuir ou les plastiques moussés, sont de très bon niveau.

Les commandes sont intuitives est tombent bien sous la main. Cet intérieur n'a vraiment rien à envier à celui des segments premium. J'aime le design de la planche de bord. En revanche, l'écran de 8,8 pouces est moyennement intégré car loin du regard du conducteur. Il propose toutes les infos nécessaires à la conduite et au divertissement.

Au centre de la planche de bord, le conducteur a sous les yeux un tachymètre central qui offre du numérique et dans lequel il peut faire défiler différents modes

d’affichage. A gauche nous avons le compte tours gradué jusqu’à 8’000 t/min mais dans les faits on ne les atteints pas. A 6’500 t/min un trait rouge s’affiche, nous indiquant que le rapport supérieur va passer. Le son hifi est bon grâce au système Bose et à ses douze haut-parleurs.

Les sièges sont très confortables, aussi bien à l’avant qu’à l’arrière (les dossiers avant ont été « creusés », offrant ainsi plus de places aux grandes jambes). La position de conduite se rapproche de celle d’une berline. Le volant bien droit et multi réglable est très ergonomique.

Le coffre offre une belle capacité de chargement avec ses 430 litres, suffisant pour quatre personnes. Par contre, il est dommage de ne pas pouvoir rabattre les sièges arrière depuis le coffre et que la banquette ne soit pas coulissante. Plus généralement, le CX-30 dispose de nombreux rangements rendant pratique la vie à bord.





Sous le capot

Ce CX-30 cache sous ses entrailles, la toute nouvelle version du moteur essence SkyActiv-X. L’objectif de ce dernier est de, tout en étant un moteur atmosphérique, d’offrir un excellent rendement avec un taux d’émission le plus faible possible. Pour ce faire, ce quatre cylindres de 2.0 litres utilise un mélange très pauvre, associé à un taux de compression très élevé (16,3 :1). Taux encore plus élevé que celui que l’on trouve sur un moteur diesel. Ce tout nouveau moteur

est ainsi très « propre » et grâce à un allumage par compression contrôlé par étincelle nommé le SPCCI il est relativement sobre en émission de CO_2.

Ce nouveau système Spark Controlled Compression Ignition (SPCCI) combine donc l'économie de carburant d'un moteur diesel à la puissance et à la maniabilité d'un moteur essence. Le moteur bascule harmonieusement entre l'allumage traditionnel par étincelle et l'allumage par compression. Ce dernier mode d'allumage comprime un mélange de carburant et d'air particulièrement pauvre à une pression extrêmement élevée. Ensuite, une étincelle brûle une très faible et dense quantité de carburant, ce qui accroît davantage la chaleur et la pression à l'intérieur du cylindre. De ce fait, le carburant restant s'enflamme spontanément en raison de la pression (comme sur un diesel), ainsi il brûle plus rapidement et de manière plus complète. On obtient donc de meilleures performances et ce moteur produit moins d'émissions qu'avec un moteur traditionnel. Il s'agit, sur le papier, du meilleur des deux mondes.

La consommation d'essence est modérée et annoncée comme semblable à celle d'un diesel. Dans les faits, nous relevons 6.5 l/100km sur route/autoroute. Mais nous sommes montés à un bon 8.8 l/100km en conditions plus extrêmes comme nos routes de montagne. Cela reste une consommation un peu élevée à mon avis, plus qu'avec un diesel turbocompressé qui aurait, de ce fait, plus de couple dès les bas régimes. Mais c'est fort honorable avec un moteur atmosphérique.

Avec un couple de "seulement" 224 Nm à 3'000 t/min, j'avais un peu peur d'être à la peine. Un "atmo" à l'heure actuelle c'est un peu dépassé par l'agrément que proposent tous ces petites motorisations suralimentées. Mazda s'obstine. Cela me va très bien. D'ailleurs, sur la route, le couple est suffisant et présent sur une longue plage. De plus les 180 ch sont bien là, même si, avec ce type de mécanique, il faut aller les chercher haut dans les tours. C'est un autre mode de conduite. Il faut aussi préciser que cette motorisation dispoe d'un petit « boost » grâce à un moteur électrique qui se recharge lors des décélérations. Il est là pour épauler le moteur thermique lors des démarrages et prends en charge la consommation de certains accessoires. On ne le sent pas vraiment mais il est vrai que la conduite semble plus souple. Associé à une boite automatique à six rapports, l'ensemble offre un agrément des plus plaisants. Il va sans dire que ce n'est ni un foudre de guerre, ni le cœur d'une sportive, mais il est très agréable à vivre au quotidien.



Au volant

Avec une assise assez basse, la position de conduite est plus proche de celle d'une berline que d'un SUV. La prise en main est rapide. La douceur de fonctionnement prévaut. On lance la voiture jusqu'à 2'500 t/min, le rapport supérieur passe en douceur et en silence. Au démarrage le moteur se fait un peu entendre mais cela s'estompe en roulant. En revanche, s'il faut doubler, pied au fond, on fait grimper le compte tour jusqu'à 6'200 t/min et on sait bien au son du moteur qui « mouline » que l'on est dans un atmosphérique. Comme dans l'ancien temps, qui n'est pas si loin, mais que l'on a presque déjà oublié. Alors, oui, en bas dans les tours, dans une montée en sortie de garage en pente, par exemple, il manquera un peu de couple, mais pour le reste, ce moteur est bien rond et répond présent quand il le faut.

Le châssis n'est pas en reste. La caisse est bien maintenue et prends peu de roulis. L'amortissement est assez ferme mais pas inconfortable. Sur route de montagne, j'ai l'impression de conduire une voiture sportive avec une direction précise et réactive qui permet de la placer à la corde et d'enrouler le virage sans ressortir sur la voie opposée. Ce moteur et cette boite proposent une conduite dynamique et ce quel que soit le type de route. Sur route bosselée on sentira la fermeté de l'amortissement mais cela reste très confortable.

Pour une fois, en ville, je ne coupe pas le système Stop and Start. En effet, ce dernier est très discret. Pourquoi ? Simplement parce qu'il travaille en liaison avec l'alterno-démarreur du système mild-hybrid. Le moteur se coupe avant l'arrêt total du véhicule et il redémarre discrètement quand on lâche le frein en accélérant. En revanche, je dois couper le système de maintien de trajectoire car, comme souvent pour ma conduite, il est trop intrusif.

En terme d'équipement, ce CX-30 ne fait pas dans la demi-mesure et offre, en plus de ceux cités précédemment, le freinage d'urgence urbain, un régulateur de

vitesse actif, la fonction limiteur de vitesse, l'alerte des angles morts, une alerte crevaison, la lecture des panneaux, la gestion automatique des feux de croisement/plein phare, des phares LED adaptatifs, des essuie-glaces dégivrants, des sièges électriques, le volant chauffant, un système de caméras 360 degrés, etc… une pléthore de technologie et de fonctionnalité, c'est digne du segment premium.



Verdict

La concurrence est nombreuse dans cette catégorie. Toutefois ce Mazda CX-30 est vraiment à retenir car il présente bien et offre, dans cette configuration, un réel agrément de conduite avec son ensemble moteur/boite automatique innovant et très convaincant. Sa finition et les aides à la conduite en font un SUV qui peut se permettre, grâce à son prix bien placé et sa qualité de finition, de venir titiller les concurrents des marques placées dans un segment supérieur.








<u>Prix et options – Mazda CX-30 S-X 180 AWD AT Revolution</u>

Prix de base : CHF 39’650.-

SkyActiv-Drive : CHF 2’000.-

Peinture métallisée “Machine Gray” : CHF 1’100.-

Jeu de tapis “Luxury” : CHF 128.-

<u>Prix TOTAL : CHF 42’878.-</u>





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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda CX-30 S-X 180 AWD AT Revolution.








A lire aussi

Essai – Mazda MX-5 30th Anniversary : Quand on tient le bon filon, c'est bête de creuser à côté

Premier contact – Mazda MX-5 30th Anniversary : Happy Birthday Mrs Miata !

Essai – Mazda 3 : Belle comme une italienne

Essai – Mazda MX-5 SKYACTIV-G 184 MT : Light, sea, sun and fun

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

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

Nouveauté – Mazda MX-30

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

