Essai – Mazda CX-5 S-G 194 AWD AT : Du changement dans la douceur

La concurrence est rude en matière de SUV du segment C. Les allemandes sont déjà bien installées et les nouveautés continuent d'affluer. Pour rester compétitif, on le sait, il faut changer et renouveler un modèle tous les 4 à 5 ans. Mazda, fort de son succès avec son CX-5 qui ne semble pas si démodé, aura tiré plus longtemps sur la corde. Voyons ce que nous réserve cette nouvelle mouture.

- 4 cylindres, essence, 2'488 cm^3
- 194 ch à 6'000 t/min
- 258 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1'663 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'550 x 1'840 x 1'680
- Conso. mesurée : 9.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 162 g/km (G)
- dès CHF 44'200.-, mod. essayé: CHF 47'377.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

C’est donc après 6 années de succès que le grand SUV de chez Mazda se refait une beauté. Le CX-5 représente à lui seul 25% des ventes annuelles du constructeur. Il va sans dire qu’il ne fallait pas trop le changer, mais l’optimiser. C’est ce que les ingénieurs japonais ont fait.

Nous l’avions croisé lors de sa présentation au dernier Salon de Genève et il est vrai qu’en statique et au premier regard, nous nous étions dit qu’il n’y avait guère de changement. Avec tout de même 1.5 million d’exemplaires vendu de par le monde, on comprend mieux cette volonté conservatrice du côté esthétique. Alors voyons si, du côté dynamique, les choses ont évolué ou pas. Pour ce faire, nous avons à l’essai un CX-5 avec le moteur essence le plus puissant disponible chez le constructeur d’Hiroshima.

A l’extérieur

Avec des mensurations identiques à celles de la première génération, que ce soit la longueur, la largeur, ou la hauteur, ce CX-5 évolue en douceur. Ou plutôt en agressivité devrais-je écrire, car le peu de changement opéré le rend plus méchant et, de ce fait, plus dynamique.

A commencer par son long capot. De profil, il dépasse la calandre comme le bec d’un aigle ou, pour rester dans la comparaison animalière, tel le nez d’un cobra. C’est original et pas laid du tout. Ensuite, un cerclage chromé entoure la

calandre, signature des nouveaux modèles, et enfin les deux phares très fin complètent cette face avant et lui donnent un air dominateur.

L'arrière est plus conventionnel mais ne manque pas de charme avec des deux sorties d'échappement situées de part et d'autre du pare choc. Sans être monstrueux, il est dans les plus long SUV de sa catégorie (12 cm de plus qu'un Tiguan). Mais il ne fait pas break et est bien proportionné. Dans sa livrée rouge, plus précisément "Soul Red Crystal", notre véhicule de test est superbe !

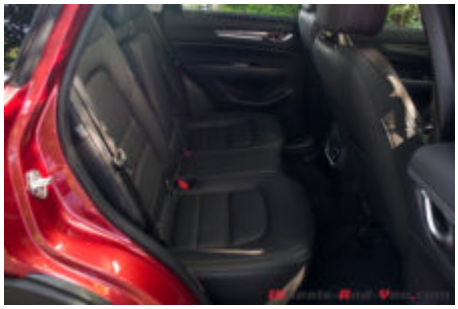
A l'intérieur

En termes d'habitabilité, cette nouvelle mouture n'offre pas de grands changements. Le coffre gagne… 6 litres et peut passer de 506 à 1'620 litres. C'est dans la moyenne haute du segment. De nombreux rangements sont toujours à disposition mais l'intérieur n'amène rien de vraiment révolutionnaire.

Plus rectiligne et, de ce fait, moins massive, la planche de bord n'intègre plus l'écran multimédia. Ce dernier, de seulement 7 pouces, est « posé » dessus comme sur les Mazda 2 et 3. De nouvelles buses d'aération font leur apparition. L'ensemble est bien intégré et la qualité des matériaux a évolué dans le bon sens avec des plastiques moussés bien ajustés.

Dans cette finition « Revolution », notre CX-5 offre beaucoup d'équipements de série tels que le volant et les sièges chauffants, le hayon électrique, des aides comme le maintien dans la voie, les avertisseurs d'angle mort, le régulateur

adaptatif de vitesse et un affichage tête haute.



Sous le capot

C’est justement le CX-5 qui, en 2012, a inauguré la technologie SkyActiv sur le moteur de la marque. Ici point de turbo, Mazda ne cède toujours pas à la mode du downsizing.

On découvre ainsi moteur essence 2.5l SkyActiv-G offrant 194 ch à 6000 t/min et 258 Nm de couple à 4000 t/min. Il permet le 0 à 100 km/h en 9.2 secondes et d’atteindre la vitesse maximale de 195 km/h. Il est couplé à une boîte de vitesses

automatique à six rapports et à une transmission intégrale. Voilà de quoi propulser les presque 1’700 kg de l’engin. Un poids que je trouve acceptable au vu du gabarit.

La consommation l’est un peu moins avec 9.2 l/100km mesurés sur la totalité de mon essai, alors que la fiche technique annonce 7.2 l/100km. En effet, il faut souvent monter dans les tours pour être dans le flux de la circulation. En revanche, si l’on roule sur route ou autoroute, la consommation baisse drastiquement grâce à son injection directe et sa technologie de désactivation des cylindres à vitesse constante. Mais dans ces cas-là, si vous souhaitez dépasser, ce sera pédale de droite à fond ou rétrogradage manuel pour relancer activement la machine.

Au volant

J’avais gardé en mémoire l’essai de la première génération du CX-5. A l’époque je l’avais trouvé plaisant pour un SUV. C’est donc avec plaisir que je reprends les clés de ce 4×4 bien motorisé.

Les sièges en cuir maintiennent correctement, toutefois avec mon petit gabarit, je glisse sur l’assise et ne suis pas très à mon aise. Qu’à cela ne tienne, je presse sur le bouton pour démarrer ce gros quatre cylindres. Le son feutré du moteur me laisse relativement indifférent. Ce n’est pas une sportive et le but d’un SUV de ce type est d’être discret et silencieux : mission accomplie. Je passe sur drive et laisse la voiture évoluer. Les vitesses passent sans à-coups mais il faut attendre

3’500/4’000 t/min avant que le rapport supérieur ne passe. Pour le coup, j’entends le moteur… et là un peu trop à mon avis, surtout à froid. Je cherche à engager un rapport supérieur et… mince, pas de palettes. Un choix économique je pense. Certainement que les clients de ce type de véhicule se laissent conduire par la boite auto. Alors je me sers du sélecteur de vitesse que je passe en mode manuel et là je peux jouer à ma guise des rapports. Ces derniers passent rapidement et pourtant ce n’est pas une boîte à double embrayage. C’est donc en semi manuel, disons en séquentiel, que j’apprivoise ce SUV.

Le gabarit est assez imposant et l’on est assis haut, c’est agréable. Le roulis dans les ronds-points est contenu mais se fait sentir sur route de montagne si vous accélérez le rythme. Grand-mère cherche assez vite la poignée pour se maintenir bien assise… Mais il fait aussi bien que la concurrence et, tout en étant assez ferme, il reste confortable et absorbe les bosses sans rechigner.

En termes d’accélération, on sent un léger manque de couple à bas régime, lié au choix de ne pas monter un turbo. De ce fait, parfois, je me demande si les 194 chevaux sont là ou pas. En fait, je me suis tellement habitué à conduire des moteurs turbocompressés qu’à chaque fois que je reprends un atmo cela me fait cette sensation. Il ne faut donc pas hésiter à pousser dans les tours pour tirer la quintessence de ce moteur. Mauvais choix à mon avis. Cela passe sur une MX-5 mais ici j’aurais aimé plus de couple en bas. Je me demande même si le 165 ch (213 Nm de couple) ne suffirait pas tant la puissance n’est rien sans couple en bas sur un SUV. Vous allez dire que je suis exigent et vous aurez raison, car ce moteur est tout sauf désagréable. C’est juste que je m’attendais à encore mieux pour ce CX-5 qui a en face de lui une rude concurrence.

Pour finir dans ce qui me déplait, je cite la direction qui est molle et sans consistance. Certes, elle est précise mais demeure floue… comme s’il fallait exagérément bouger le volant à droite puis à gauche pour calibrer à chaque fois la direction à prendre. Là encore, je pousse un peu loin le bouchon car on s’en accommode très vite. Simplement, elle n’est pas à mon goût. Côté freinage rien à dire, il est suffisant et même puissant, voire endurant, et ça, « j’achète » !

L’écran multimédia, hélas toujours pas tactile (j’y laisse pourtant mes empreintes plusieurs fois !!!), est bien visible et les informations sont claires et cohérentes. Il faut juste savoir jouer de la molette. Avec cette finition supérieure, j’ai droit à un affichage tête-haute. Ce dernier s’affiche directement sur le pare brise et non sur

un plexiglas translucide. On y retrouve la vitesse, celle autorisée, et les informations GPS. Simple et complet. Au début, j'ai du mal à m'y faire et je me surprends même à freiner, pensant voir quelque chose traverser la chaussée. Puis cette incrustation me devient indispensable, au point qu'elle me manque maintenant !

A vivre au quotidien ce CX-5 est pratique et offre autant de plaisance que d'autres modèles plus luxueux tels les BMW X3, Audi Q5, Alfa Romeo Stelvio… pour ne citer qu'eux. L'agrément est là, les connectiques et rangements sont bien implantés, c'est un quatre roues motrices confortable à l'avant comme à l'arrière. Que demander de plus ?

Verdict

Cette deuxième génération du Mazda CX-5 gomme les petits défauts de la première et offre un SUV véritablement abouti. Disponible à partir de CHF 27’500.- (deux roues motrices, boite manuelle), le Mazda CX-5 dans notre version d’essai en finition “Revolution” et avec le plus gros moteur, s’affiche à CHF 47’377.-. Un tarif relativement attrayant et bien placé au vu des prestations de la voiture et de son équipement. D’ailleurs, en comparaison, il est moins cher que bon nombre d’autres crossovers, sans même tenir compte de certains modèles allemands dont les prix explosent, à cause souvent d’options que possède déjà ou propose pour moins cher notre japonaise. Alors si le statut d’une marque passe après celui de votre portefeuille, ce nouveau CX-5 peut vraiment vous intéresser.

<u>Prix et options – Mazda CX-5 S-G 194 AWD AT Revolution C</u>

Prix de base : CHF 44’200.-

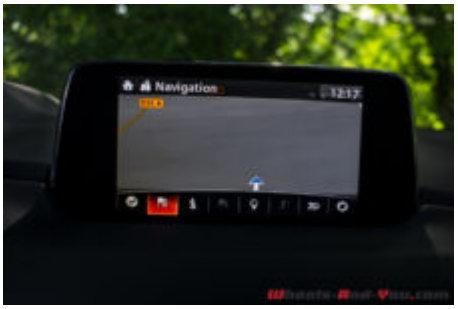
Cruise Pack : CHF 1’600.-

Peinture métallisée “Soul Red Crystal” : CHF 1’300.-

Jeu de tapis “Luxury” : CHF 119.-

Protection de pare-chocs : CHF 158.-

<u>Prix TOTAL : CHF 47’377.-</u>



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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda CX-5 S-G 194 AWD AT Revolution C.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

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-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