Essai – Mazda MX-30 : Un SUV branché… à contre-courant

La législation européenne impose aux constructeurs, s'ils veulent survivre et ne trop payer de taxes, à produire du tout électrique. Mazda n'est pas la marque innovante dans le domaine, préférant perfectionner ses moteurs à combustion avec ses évolutions « SkyActiv ». C'est donc un peu par obligation qu'en 2019, au Salon de Tokyo, Mazda nous proposa non pas une petite citadine type Mazda 2, mais carrément un inédit SUV, le MX-30.



- Moteur électrique
- 145 ch
- 271 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 140 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'645 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'390 x 1'795 x 1'555
- Conso. mesurée : 24 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 36'990.-, mod. essayé: CHF 45'236.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Crossover original et de belle dimension, même si cela reste raisonnable, ce Mazda MX-30 est équipé d'une « toute petite » batterie de 35,5 kWh. Un parti pris plus écologique, plus économique car ce SUV est de ce fait moins lourd. Revers de la médaille : une autonomie restreinte et clairement annoncée de 200 kilomètres maximum.

Pari osé ou mûrement réfléchi ? Voyons comment il se comporte en dehors de sa zone de confort qui est la ville et poussons-le dans ses extrêmes.







A l'extérieur

Ce crossover aux formes arrondies reprends la calandre identitaire de la marque et ce nez très caractéristique intègre des phares à LED avec toujours cette signature lumineuse « Mazda ».

Il est visuellement différent d'un CX-30, plus rond avec une arche de toit très plongeante sur l'arrière. Le design des feux arrière est superbe et magnifie cette poupe. Notre modèle possède trois couleurs qui s'harmonisent à merveille.

Les portes arrière, antagonistes, sont petites mais lourdes et surtout peu pratiques car il faut d'abord ouvrir la porte avant pour accéder à la poignée située sur le montant à l'intérieur. Même quand cela est possible, portes grandes ouvertes à fond, l'accès aux petites places arrière, n'est pas aisé. Pire, stationné sur un parking en bataille (perpendiculaire pour les plus jeunes) entre deux voitures, on se retrouve coincé au milieu des deux portes. Attraper un paquet ou alors bébé sanglé sur son siège devient impossible, même pour le plus souple des gymnastes.

Il est assez haut perché sur ses jantes de 18 pouces, sa ligne de caisse et ses extensions d'aile en plastique renforcent son côté trapu et baroudeur. Il ne laisse

pas indifférent et, souvent, plait.









A l'intérieur

J'ouvre la porte côté conducteur et découvre des sièges au ton clair et au toucher agréable. Ils ont l'air confortable. A ce moment, je repense à ce qu'a dit la Directrice du programme MX-30, Madame Tomiko Takeuchi : « ce MX-30 a été conçu comme un véritable salon ». En effet, les matériaux bien assemblés sont d'aspect qualitatif et innovants au niveau matière. On trouve ainsi du liège sur la console centrale. C'est très original. Ils auraient pu pousser encore en le teintant de différentes couleurs, mais sa teinte naturelle « camel » passe très bien et donne un aspect moderne. Original, on peut y voir un petit clin d'œil à l'ancien métier de Mazda qui officiait dans le passé en tant que fabricant de bouchon en liège.

La garniture des contre-portes est, elle, réalisée à partir de bouteilles en plastique recyclées. Cela fait très « bobo-écolo-responsable » mais pourquoi pas si cela vieillit bien. Sur le temps de mon essai, elle fait face aux affres du froid, de l'eau et du chauffage à fond. L'aspect extérieur ne bouge pas et un simple coup de chiffon le maintien facilement propre.

En revanche je suis déçu par le côté technologique, notamment l'écran et le système de navigation. Il est peu lisible avec un graphisme vieillot et les informations données sont parfois aléatoires. Il reste néanmoins d'un maniement

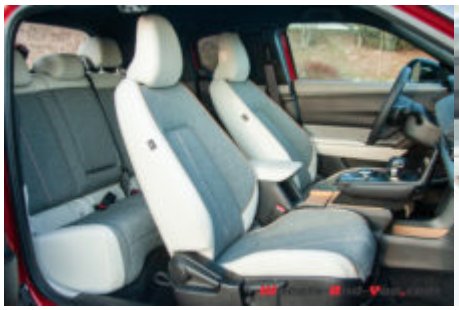
intuitif géré par une petite molette. Mais j'aurais apprécié des informations comme par exemple m'indiquer les bornes de recharge disponibles en fonction d'un trajet défini. Heureusement il est compatible CarPlay et Android Auto, ce qui offre la possibilité de jumeler l'application adéquate.

La gestion du chauffage/climatisation via un écran tactile situé derrière le levier de vitesse est aisée. J'aime le fait que certaines commandes comme le réglage de la puissance et de la température offrent deux commandes : tactiles et par poussoir. Ce qui, par temps très froid, permet de les gérer tout en portant des gants.

Au centre on trouve une console dite « flottante » sur laquelle repose le sélecteur de marche. C'est déroutant à l'œil mais ergonomique à l'usage, hormis les deux prises USB et la prise 12 volts étonnamment dissimulées dessous.

Malgré son gabarit, les places arrière sont petites, surtout au niveau de l'espace pour les jambes. Le coffre est correct avec ces 340 litres mais là aussi on serait en droit d'avoir plus d'espace quand on voit la taille de ce SUV. Heureusement il y a ce qu'il faut à l'avant en termes de rangement et d'agencement. Cela reste tout de même plus une voiture à vivre à deux.

Détail sympa : l'application My Mazda à télécharger sur son smartphone afin de visualiser tous les paramètres de la voiture, temps et niveau de charge, commande chauffage avec affichage de la température intérieur, dégivrage avant et arrière, pression des pneus, portes, coffre, etc.












Sous le capot

Le Mazda MX-30 utilise une batterie lithium-ion à cellules prismatiques d'une capacité énergétique brute de 35,5 kWh. Une faible capacité contre au minimum 50 kWh utilisés en général par les autres constructeurs : 50 kWh pour la DS 3 Crossback E-Tense et la Peugeot e-2008, de 48 à 77 kWh pour la Volkswagen ID.3, dont vous proposerons un essai prochainement, et 64 kWh pour le Hyundai Kona Electric. A surveiller ce que donne le Kia e-Niro et e-Soul équipés d'un petit pack de batterie de 39,2 kWh.

Ici, le moteur électrique de ce MX-30 est installé à l'avant et développe une puissance de 145 ch et un couple de 271 Nm. Ce SUV est une traction qui devra « tirer » ses 1'645 kg, dont 310 kg de batterie situées judicieusement dans le châssis. L'autonomie annoncée et homolo-guée en phase de vitesse mixte est de l'ordre de 200 kilomètres.

A l'occasion de mon essai, réalisé en hiver, je relève une consommation moyenne de 24 kWh/100km en conditions extrêmes, c'est à dire avec très peu de circulation urbaine. Je note aussi des pics de consommation à 33 kWh en montagne. C'est d'ailleurs sur ce type de routes qu'il consomme le plus.

Deux câbles de charge sont fournis. L'un, que j'utilise chaque soir, s'accorde avec les prises domestiques. Il faut avoir ou prévoir du temps car, en moyenne, il me faut douze heures pour récupérer 70% d'énergie. L'autre est pour les Wallbox 6,6

kW qui permettrait de retrouver 80% d'autonomie en trois heures. J'utilise aussi en journée des bornes à charge rapide (22kWh/32A). En deux heures, je récupère 50% d'autonomie. J'ai également voulu recharger à l'aide d'une borne ultra puissante 150 kWh, celles avec la prise Combo CCS (Combined Charging System, AC celle du haut + DC celle du bas conjuguées), mais un problème technique ne m'a pas permis de réaliser la charge. A noter que Mazda préconise l'utilisation d'une borne 11 kWh avec une charge plus lente.



Au volant

Bien installé dans les sièges clairs, mon regard se fixe de suite sur le combiné des compteurs pour voir si la voiture est bien chargée à 100% et surtout qu'elle en est l'autonomie. Qui a dit que je stress ? Euh…, en fait, un peu quand même ! Charge : 100%. L'autonomie m'indique 147 km. Je pars donc confiant en me disant que ce calcul est sûrement lié au mode de conduite du dernier conducteur. Avec une position de conduite semi haute je me sens en sécurité, je mets « gaz », enfin pieds au plancher. Je m'attendais à une bonne poussée comme c'est souvent le cas avec ces voitures électriques au couple disponible instantanément. Rien de tout cela, c'est doux et progressif. Comme si la voiture était volontairement « bridée » pour économiser.

La direction est précise et, malgré le poids, ce SUV vire à plat. Hélas, pour ce faire, les ingénieurs ont durci l'amortissement que je trouve personnellement trop ferme. La moindre bosse se ressent dans le bas du dos et ce ne sont pas les sièges

confortables, qui compenseront vraiment. Les premiers kilomètres s'écoulent sur une route de campagne à allure modérée et je vois déjà mon autonomie fondre comme neige au soleil. Cela tombe bien, pour le test « extrême » je prends la direction de la montagne et on annonce froid et neige.

Par grand froid, chauffage et ventilation obligés n'arrangent rien. A ce rythme 1% = 1 km. C'est le ratio obtenu après 45 km parcourus. Malgré son look de baroudeur, le MX-30 est une traction et équipé de pneus Continental hiver, il tient bien sur la neige et routes froides. Dans nos contrées l'option quatre roues motrices serait utile et appréciée, d'autant que Mazda maîtrise le sujet.

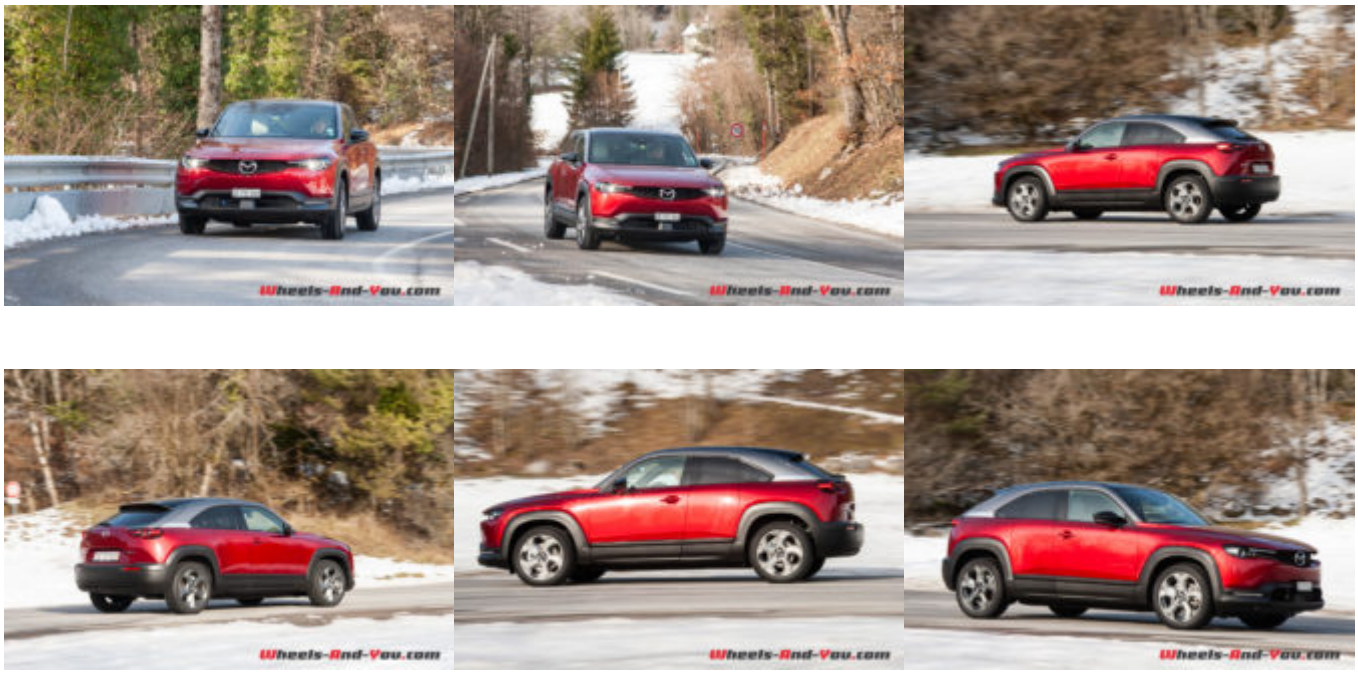
Les batteries sont placées, comme il se doit, le plus bas possible dans le plancher pour une meilleure répartition des masses. Le soir venu, je laisse volontairement la voiture à l'extérieur par temps froid sous -7°. Au petit matin, l'autonomie n'a pas bougé. Mais la batterie haute tension est faible et me le rappelle par un message s'affichant au tableau de bord. L'information m'indique aussi que la puissance disponible ne permet pas une forte accélération. Dans les faits, je n'ai pas la sensation de manquer de puissance. Après vingt minutes de roulage, tout est normal, plus de message. A noter que je peux dégivrer rapidement le pare-brise, le système de chauffage étant très vite opérationnel. Il faut penser à dégivrer ou essuyer la caméra car le système se met en défaut si de la neige l'obstrue. Au final le test « grand froid » est passé avec mention « bien ».

Le lendemain j'opte pour un itinéraire « extrême » de 100 km sur autoroute. Surprise : en roulant cool à 110 km/h, je me rends compte que je consomme bien moins que sur routes montagneuses, voire étonnamment moins que sur routes plates de campagne. Mon autonomie suivante, annoncée après une recharge totale, est de 162 km. Ce sera mon record en terme d'autonomie annoncée, ayant volontairement opté pour un essai extra urbain. Chez Mazda on me dit que les 200 km d'autonomie annoncés sont atteints en conduite urbaine. Cela est possible en ville car il y a beaucoup de périodes de freinage. En effet, à chaque freinage on génère de l'électricité et on recharge un peu les batteries. Cela ne se ressent pas vraiment dans la pédale de frein, mais on peut surtout régler l'intensité de cette régénération selon cinq niveaux, grâce aux palettes au volant. Cela s'affiche sur l'écran central à côté de l'indicateur D (drive). Action sur la palette de droite et deux flèches vers le haut apparaissent. Dans cette position, on roule en roue libre avec peu de régénérescence mais aussi peu de consommation. Deux impulsions sur la palette de gauche, les flèches s'orientent vers le bas et on retrouve « un

bon frein moteur ». Cela intensifie le freinage et régénère les batteries. J'ai l'impression de conduire un autocar ! Je me prends assez vite au jeu d'utiliser ces petites palettes. C'est finalement assez ludique et cela invite à une conduite active. Je gagne ainsi pas mal de kilomètres d'autonomie.

Je teste tout de même la ville. Avec l'inertie, les 1'645 kg de ce SUV et le peu d'anticipation possible pour jouer avec les palettes, je ne suis pas aussi efficient que je le pensais. Avec l'habitude et selon le parcours, on doit atteindre les 200 kilomètres annoncés. De toute façon, j'opte pour un test « extrême », j'en suis donc à évoluer sur autoroute, aujourd'hui aux limitations et sans me restreindre en termes de relances et dépassements. Pour information, la vitesse maximale est bridée à 140 km/h. Le MX-30 évolue dans le confort et il est très agréable à rouler dans ces conditions.

Constat : atteindre une autonomie de plus de 130 km sur autoroute devient une gageure. Le stress de trouver une borne occupée ou en panne fait que je me laisse toujours 25 km d'autonomie. Néanmoins, un Lausanne/Genève par l'A1, avec circulation dans la ville est réalisable au quotidien. Dans ces deux tests « montagne et autoroute » où je peux pousser ce MX-30 dans ses retranchements, je dois reconnaître qu'il s'en sort bien.



Verdict

Citadin de par son autonomie, ce Mazda MX-30 semble être cantonné à ne pas

sortir des villes. De fait, il serait LA deuxième voiture du foyer. Oui mais il n'est pas si petit pour être vraiment le roi des villes et pas vraiment pratique sur certaines places de stationnement. En revanche, il est suffisamment confortable pour s'attaquer aux routes secondaires et autoroutes. Dans une utilisation extra-urbaine il faudra prévoir une recharge tous les 130 kilomètres. C'est largement jouable en le branchant chaque soir chez soi ou chaque matin sur son lieu de travail. Voilà pourquoi il navigue à contre-courant et qu'il ne faut pas le destiner qu'aux zones urbaines.

Cher au premier abord, il ne l'est finalement pas pour un véhicule tout électrique. De plus, il est bien fini avec une belle qualité générale perçue et possède pléthore d'équipements de confort et sécuritaires dans cette finition Revolution, le haut de gamme du constructeur japonais. Des bruits de couloir rapportent que Mazda pourrait adjoindre un petit moteur rotatif afin d'allonger l'autonomie. Si l'idée n'est pas abandonnée elle est judicieuse et pourrait rassurer certains clients potentiels qui hésitent encore à passer le pas du tout électrique.

En attendant, ce crossover 100% électrique est sympa et confortable, du moins à l'avant. Il faudra juste changer quelques habitudes ou en prendre de nouvelles pour ne pas tomber à court d'autonomie.





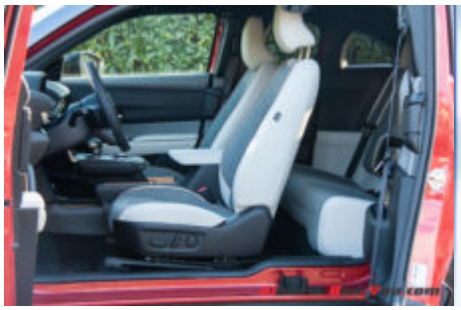
<u>Prix et options – Mazda MX-30 Revolution</u>

Prix de base : CHF 42'900.-

Peinture métallisée "Soul Red Crystal 3 tons" : CHF 2'200.-

Jeu de Tapis "luxury" : CHF 136.-

<u>Prix TOTAL : CHF 45'236.-</u>





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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda MX-30, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.








A lire aussi

Essai – Mazda 3 HB S-X 180 AWD : Un contre-pied thermique à la pensée unique

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

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





