

# Essai - Mazda CX-5 : “Zoom, zoom” sur Skyactiv

*Fort de sa récente indépendance, Mazda nous a concocté un SUV aux nombreuses innovations techniques sous une allure moderne très élégante. Wheels And You vous propose l'essai de ce Mazda CX-5, dans sa version 2.2 litres diesel et 4x4.*



- 4 cylindres diesel, 2'191 cm<sup>3</sup>
- 175 CV à 4'500 t/min
- 420 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 207 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1'663 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'540 x 1'840 x 1'710
- Conso. mesurée : 7.8 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 136 g/km (B)
- dès CHF 45'700.-, modèle essayé: CHF 47'376.-

---

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais et Jérôme Marchon

---

Avec un concentré d'innovations et de technologies rassemblées sous le

dynamique et très aérien nom de "Skyactiv", Mazda relève aujourd'hui le défi de développer seul des moteurs nouveaux, associés à des boîtes de vitesses nouvelles, le tout implanté dans une plateforme elle aussi nouvelle.

Une révolution à l'heure actuelle où tout est basé sur des alliances industrielles afin de diminuer les coûts de développement et de production. Mazda ose donc le pari fou de vouloir faire mieux que les autres, d'innover sans partager si ce n'est en interne. Adieu plateformes étudiées et développées avec Ford. Maintenant Mazda, se sentant pousser des ailes, développe sa vision du futur : le Skyactiv. Sous ce nom se cachent donc des conceptions innovantes pour aboutir à des produits allégés en terme de poids, élément clé à maîtriser afin de répondre plus aisément aux futures normes. Ainsi les futures Mazda 6, 2 et 3 bénéficieront de ces nouveaux préceptes et nous ne manquerons pas de vous faire partager nos essais et conclusions. Attardons-nous déjà sur le pionnier du « Skyactiv », le crossover CX-5 et voyons si révolution il y a.

## ***A l'extérieur***

« KODO ou l'Ame du mouvement », telle est la nouvelle philosophie de design Mazda. L'ensemble est fluide et élancé donnant un dynamisme à ce SUV, l'un des plus grands de la catégorie en termes de gabarit (4m55 de long pour 1m84 de large). La face avant intègre une calandre en forme d'ailes déployées. Serait-ce le signe presque subliminal d'un nouvel envol pour Mazda ? Avec certitude, ce sera celui, très caractéristique, des futures Mazda. Elle inspire la légèreté mais aussi la robustesse. Les phares partent de la calandre pour s'étirer vers le galbe de l'aile. Les antibrouillards sont logés dans une petite ouïe qui reprend les lignes douces mais tendues de cette proue.

Les flancs nous attirent vers une poupe plus en rondeur avec une lunette arrière très inclinée qui affine et rend la ligne presque sportive. Selon les finitions, les jantes passeront du 17 au 19 pouces. Conditions atmosphériques de la période de notre essai obligeant, nous héritons d'une monte hiver de 17 pouces. Une palette de sept coloris est proposée pour l'extérieur, allant des nouveaux « Sky Blue » et « Zeal Red » en passant par les « Aluminium Metallic », « Arctic White », « Black Mica », « Crystal White Pearl » et « Metropolitan Grey » déjà rencontrés. Des couleurs qui lui vont bien, reste à choisir selon nos goûts. La qualité de la

peinture semble bonne, même si on se doute que pour gagner du poids la quantité déposée a dû être allégée. Visuellement, le tendu et la profondeur de la couleur sont remarquables. Les boucliers avant et arrière sont réalisés dans une résine spéciale, laquelle permet de réduire leur poids de 20 % environ par rapport aux boucliers classiques tout en affichant la même rigidité.

## ***A l'intérieur***

On monte dans un CX-5 et on se retrouve dans une ambiance, qui, sans être purement luxueuse, reste très valorisante. Sensation renforcée sur notre modèle d'essai par une sellerie cuir de grande qualité dotant le niveau de finition « Revolution ». Les revêtements moussés recouvrent garnitures de portes et planche de bord et contrastent avec des poignées et un volant réalisés en chromé satiné d'un effet qui respire la solidité et la sportivité. Même en tenant au cuir, les ingénieurs ont réussi à alléger les sièges tout en faisant en sorte qu'ils restent confortables. Celui du conducteur possède des réglages électriques dans huit directions. Globalement, l'intérieur est spacieux et le poste de conduite bien étudié.

Malgré une recherche effrénée de solutions dans le but d'abaisser le poids général, il y a paradoxalement pléthore d'équipements. Surtout dans cette finition haut de gamme qui comporte une Interface HMI (commande les systèmes de navigation et d'info divertissement) intégrée à la console centrale et associée aux commandes au volant, toutes les connexions nécessaires au monde moderne (Bluetooth, USB compatible iPod avec affichage des informations musicales sur un écran tactile de 5,8"), prise AUX standard et un système audio Bose 9 HP développé pour le CX-5 et qui complètent la panoplie.

L'ingénieuse banquette arrière se rabat en trois parties - 40/20/40 - et cela d'une simple traction sur les leviers déportés disposés dans le coffre. On tire et hop ! l'assise s'escamote sous le dossier. C'est « l'effet Karakuri » du nom de l'inventeur du système. Pas bête non plus, le cache-bagages à enrouleur qui s'étire et se ferme en même temps que le hayon. Une ouverture pratique et immense donc sur un coffre qui l'est tout autant avec 503 litres qui incluent le logement intégré sous le plancher. Quasiment dépourvu de parties saillantes, il permet un chargement parfaitement plat et le volume peut être étendu à 1 620

litres sièges arrière rabattus.

Le volant multifonctions est moins ergonomique que chez d'autres constructeurs. Mais c'est subjectif et votre serviteur vous laissera juger. Globalement, l'habitacle est bien pensé et spacieux ; il peut facilement emmener cinq adultes avec bagages d'autant que l'espace pour les jambes à l'arrière est grand même si la place centrale reste moins confortable et que l'idéal sera de ne partager l'espace qu'à quatre. Ce SUV est donc un des plus spacieux de sa catégorie. Il faut dire qu'avec un empattement de 2'700 mm il ne pouvait en être autrement et l'utilisation de l'espace a fait l'objet d'une optimisation particulièrement soignée.

### ***Sous le capot***

On découvre ici, sous un cache tubulure d'admission peint en bleu, l'un des deux nouveaux moteurs diesel de l'aire « Skyactiv ». Le 2.2 litres (2191 cm<sup>3</sup>) à haut rendement de 175 CV (à 4'500 tr/min), au couple généreux de 420 Nm dès 2'000 tr/min. Associé automatiquement à la version quatre roues motrices, ce moteur se montre volontaire, puissant et surtout extrêmement coupleux. Issu d'une recherche poussée, il possède un taux de compression extraordinairement bas pour un diesel de 14:1. Niveau de compression, qui, par grand froid comme au moment de notre essai, aurait dû nous empêcher de démarrer, le gazoil refusant de s'enflammer. C'était sans compter sur la recherche issue du programme Skyactiv qui a résolu le problème, sans aucun additif. Comment ? Kiyoshi Fujiwara, Directeur exécutif chargé de la recherche et du développement ainsi que du programme Skyactiv ne nous le révélera pas, c'est bien logique ! Plus fort encore, ils ont gardé le même taux de compression pour le 2 litres essence (14:1), repoussant les limites du seuil du cliquetis, rare pour un quatre cylindres essence, plus haut encore que celui rencontré en F1 !

Mais revenons à ce 2.2 diesel. Il monte vite dans les tours et son couple permet à ce crossover d'évoluer sans stress. On a l'impression que ce moteur a peu d'inertie. Je n'apprécie que partiellement de rouler en diesel, qui pour moi est synonyme de rouler « pépère » et sans grand plaisir. Ici, il n'en fut rien. Certainement lié à l'ensemble très cohérent et aux conditions atmosphériques hivernales, j'ai apprécié l'allant et la vivacité de cette motorisation. Ce 2.2 est aussi proposé avec moins de puissance (150 CV) et moins de couple (380 Nm)

mais compte tenu du peu de différence de prix, je recommanderais la motorisation de notre version d'essai. Ces deux moteurs se veulent très peu gourmands. Ils répondent tous deux aux exigences de la norme Euro 6. Nous avons consommé en moyenne 7.8 l./100 km, ce qui est raisonnable sachant que nous avons beaucoup utilisé le chauffage et autres systèmes électriques qui engendrent des consommations plus élevées. A savoir tout de même que nous sommes loin des consommations énoncées par le constructeur qui sont, selon le calcul de la directive européenne 715/2007, de 5,7l/100km. Autant dire une gageure impossible à tenir dans des conditions rudes. Tablons sur une moyenne de 6,5/7 litres dans nos régions montagneuses et moins si vous faites de la plaine. Ces trois moteurs (deux diesel donc et l'essence) sont associés au système i-Stop. Le système « maison » de coupure de moteur à l'arrêt qui est actuellement le plus rapide au monde lors du redémarrage.

### ***Au volant***

On se glisse facilement derrière le volant et la position de conduite est agréable, d'autant que nous sommes « logés » en hauteur. Cela procure toujours une impression de sécurité, renforcée ici par un long capot. En bougeant ma tête de gauche à droite je découvre un champ de vision bien large, rassurant également. J'ai pris possession du véhicule de nuit, dans un parking à places étroites et sous la pluie. Objectif, regagner un chalet situé en altitude pour y passer la nuit. Au premier abord, la voiture me semble longue pour cette catégorie. Et en effet, elle l'est bien avec ses 4,55 m. Je n'étais donc pas le plus à mon aise pour un premier contact.

Une fois les réglages nécessaires pour une bonne position de conduite effectués et la radio mise sur veille, j'ai appuyé sur le bouton start. Le silence est d'or. Un bon travail d'encapsulage du gros diesel et un intérieur bien insonorisé donnent de suite le ton du niveau de la finition et du soin apporté à l'ensemble. J'enclenche la marche arrière et l'écran central me guide, assisté de bips sonores, et je m'extrais finalement aisément de cette place. Aidé par une direction à assistance électrique variable, le CX 5 braque bien (diamètre de braquage 11,20 m) et se manœuvre avec facilité. La vision arrière est mauvaise mais la périphérique est vraiment bonne.

Je m'engage sur une petite route, la pluie redouble, les essuies glace travaillent en douceur. Mon niveau de stress faiblit. Poursuivant ma route, je décide de prendre un tronçon d'autoroute. Première grosse accélération et je comprends de suite que le moteur est puissant et coupleux. Les rapports s'enchaînent, la boîte ultra précise semble bien étagée. La sixième enclenchée, je m'aligne entre les autres usagés. L'éclairage des compteurs et autres fonctions est reposant. J'aurais néanmoins aimé que le « bouton de démarrage » soit rétro éclairé car je l'ai un peu cherché au départ. C'est un détail car ces commandes sont souvent à la même place. Je teste l'alerte de changement de file, BrrrrBrrrr, nul doute ça fonctionne. La surveillance d'angle mort clignote, c'est bon aussi. Le tempomat est facile à appréhender. Un ensemble d'aides très appréciables.

En revanche, une fois revenu sur petites routes, je n'ai pas aimé la fonction automatique des codes/phares. Le passage de l'un à l'autre ne semble pas rapide lorsqu'on croise un véhicule. Même si les personnes d'en face ne semblaient pas éblouies, je n'ai pas réussi à m'y habituer et suis revenu au changement manuel. A l'avenir ce sera une aide courante avec laquelle je serai certainement moins critique. Je dois d'ailleurs reconnaître que cela évitera de rester en pleins phares suite à un oubli.

La pluie s'estompe au fur et à mesure que je prends de l'altitude, laissant place à une neige qui tombe à gros flocons. Je suis servi ce soir mais au moins je suis en quatre roues motrices. Pied léger, je commence à entamer le col qui mène au chalet. La route enneigée et pas encore dégagée me permet d'emblée d'apprécier les aptitudes du CX-5. Aucun problème de motricité, la direction reste précise et transmet bien la route, le couple généreux me propulse vers les cimes. Les kilomètres défilent. A un moment, la route étant déserte, je m'arrête pour voir comment il va gérer le redémarrage. La neige est fraîche mais glissante. Première et hop de suite deuxième le tout sur un filet de gaz. Pas une once de patinage, ça grippe bien. Alors je joue avec le couple et accélère puis freine. Ça patine et glisse un peu mais rien d'incontrôlable. Je mets mon clignotant à droite pour la dernière étape, un petit chemin peu large et encore vierge de tout passage. Je tourne en mettant volontairement un gros coup de gaz - c'est bien dégagé à cet endroit - et là, la voiture survire et pivote pour se mettre dans l'axe du chemin. J'ai eu l'impression un instant d'être au volant d'une propulsion. Je garde en tête cette réaction et m'engage cette fois sur un filet de gaz. Impossible de passer la troisième tant les conditions sont rudes. La pente l'étant tout autant, la deuxième

fera l'affaire pour les quelques centaines de mètres à parcourir. Le grip des pneus est parfait, le CX-5 est impérial, il cherche rarement son adhérence. La neige est aussi bien meilleure. Arrivé à bon port, je claque la porte qui se ferme dans un son feutré respirant la qualité. Je me retourne, le regarde et je me dis qu'en plus d'être efficace il est beau. J'avais hâte de voir comment il allait se comporter en descente, mais ce soir j'étais fatigué.

6h du matin, je regagne le CX-5. Il a passé la nuit dehors par  $-5^{\circ}$  car l'accès au garage était impossible le soir dernier. Sur le toit, vingt bons centimètres de poudreuse le transfigurent et lui donnent encore plus d'importance. Tout en le dégageant, je le démarre de la première pression sur « start ». Pas le moindre signe de faiblesse. Vitres rapidement dégelées grâce à une ventilation efficace, je suis « d'attaque ». Il y a une bonne couche de neige. Le chemin ne laisse même plus apparaître mes traces de la veille. Une remarque au passage, j'ai déneigé dans une odeur de diesel peu agréable. Le moteur est bien équipé d'un filtre à particules mais pas d'un à mauvaises odeurs ! N'est-ce pas tous les diesels, qui lorsque la température est en dessous de zéro dégagent une mauvaise odeur ? Je ne me rappelle pas avoir autant été gêné avec le Q5 TDI ou encore le Cayenne diesel. En tout cas, ce sera bien là le seul reproche que je pourrais lui faire car la descente s'effectua en seconde, à basse vitesse, dans un confort et une sécurité royaux. Arrivé en bas du chemin, juste avant de reprendre la route, j'ai remis mon gros coup de gaz laissant venir d'un coup d'un seul les 420 Nm. Comme je m'en doutais, l'arrière se déporta m'obligeant à contre-braquer légèrement pour rester en ligne. En levant le pied la voiture reprit de suite sa trajectoire sans aucun souci. Un comportement presque joueur, tout en restant prévenant sur un crossover de cette longueur, je ne m'y attendais pas. Une bonne surprise pour moi car il n'y a pas moyen d'y voir une voiture dangereuse, il suffit de doser intelligemment. De toute façon, l'électronique veille. Le CX-5 dispose d'un contrôle variable du couple sur les roues arrière avec une détection ultra-précise du glissement (répartition du couple jusqu'à 50/50 entre les trains avant et arrière). Il faut juste lui laisser un peu de temps dans certaines situations. Attention donc aux excès de couple mais je me répète, et très sincèrement, il faut le provoquer et que les conditions soient très glissantes pour qu'il survive. Prudence malgré tout en descente sur du verglas car comme avec tout SUV, c'est luge assurée. J'ai pu tester dans une pente dégagée sur route verglacée et là, même avec un poids contenu, j'ai glissé sans ne rien pouvoir faire qu'attendre de reprendre de l'adhérence.

Les jours suivants, même sur route mouillée, le CX-5 restera imperturbable et les aides électroniques corrigeront le moment venu et si besoin est, sans se faire sentir. L'ABS est bien calibré et l'ensemble du freinage est suffisamment puissant pour freiner ce SUV qui, rappelons-le, est l'un des plus légers avec l'Audi Q5. Il est d'ailleurs recommandé, si vous voulez rouler vite dans des petites routes sinueuses, de rentrer dans les virages sur les freins afin d'éviter un maximum tout sous-virage prononcé comme souvent avec les SUV. Ce « poids moyen », associé à cette plate-forme révolutionnaire (utilisation accrue d'acier à haute résistance) et à un moteur extraordinaire de par son allonge et un amortissement ferme mais confortable, permet au CX-5 de ne pas prendre de roulis excessif. On se croirait à bord d'une limousine « haute sur pattes ». Vif et très réactif, le CX-5 surprend. Je ne parlerai pas de réel plaisir au volant de ce SUV car ces deux mots sont pour moi incompatibles, même si le S de SUV veut dire sport. Néanmoins, le CX-5 sort du lot en termes d'agrément général et il est un des SUV les plus agréables que j'ai pu tester jusqu'à présent. A noter qu'en ville et grâce à sa caméra de recul il se débrouille bien, mais comme avec tout SUV il faudra prévoir de quoi le stationner. Il bénéficie même d'un système anti-collision, valable en ville donc et ce jusqu'à 30 km/h. A noter aussi que même en position i-stop, par exemple lors d'un arrêt à un feu, une pompe électrique maintient le chauffage ou le refroidissement de l'habitacle.

## ***Verdict***

Objectif mondial : vendre 160'000 unités de ce SUV. La concurrence est forte sur ce créneau avec principalement les VW Tiguan, Nissan Qashqai, Ford Kuga mais aussi les Hyundai ix35, Audi Q5, Peugeot 4008/Citroën C4 Aircross, Honda CR-V, Range Rover Evoque et j'en passe. Si le 2 litres essence, même avec ses 160 CV, semble attrayant (moins cher de CHF 4'000.-), il offre un couple bien moins généreux que notre modèle d'essai que nous ne pouvons que recommander tant le plaisir de conduire est présent.

Avec un ensemble moteur/châssis très réussi, ce Mazda CX-5 offre un rapport confort/sensation/sécurité unique dans cette gamme de prix. Nous n'avons hélas pas eu le loisir d'essayer le CX-5 avec la nouvelle boîte automatique 6 rapports « Skyactiv-Drive ». L'option coûte CHF 2600.- mais elle conviendrait bien avec l'ensemble des prestations fournies. Option que la concurrence impose même



souvent d'office sur ce type de produit.

Avec une garantie 3 ans ou 100'000 kilomètres, un entretien tous les douze mois ou 20'000 kilomètres, nul doute que même si ce n'est pas joué d'avance car il faut se faire une place parmi cette longue liste de concurrents, les atouts de ce beau SUV sont indéniables et nous parions que l'objectif de vente sera atteint assez rapidement.

### **Prix et principales options - Mazda CX-5 Skyactiv-D 2.2 HP AWD MT Revolution II**

**Prix de base : CHF 45'700.-**

**Peinture métallisée : CHF 750.-**

**Système de navigation avec technologie Tom Tom : CHF 600.-**

**Protection pour pare-chocs arrière en acier fin, avec logo CX-5 : CHF 204.-**

**Jeu de tapis Luxury : CHF 122.-**

**Prix TOTAL : CHF 47'376.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda CX-5.

### **A lire aussi**

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













W.A.Y.



Pour démarrer,  
appuyer sur  
l'embrayage  
puis sur START

W.A.Y.



















