

Essai - Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV : La barre du Premium est presque atteinte

La firme d'Hiroshima vise l'excellence. Dans cette démarche, le CX-60, le grand SUV de la marque dernier du nom, débarque sur nos routes équipé d'un groupe propulseur hybride rechargeable d'une belle puissance. Avec 327 ch et 500 Nm de couple, cela semble intéressant et prometteur.



- 4 cylindres, essence, turbo, 2'488 cm³
- 327 ch à 6'000 t/min
- 500 Nm à 3'000 t/min
- Transmission automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'995 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'745 x 1'890 x 1'680
- Conso. mesurée : 5.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 33 g/km (D)
- dès CHF 61'700.-, mod. essayé: CHF 74'348.-

Dans le cadre du nouveau « grand groupe de produits » de Mazda, qui amène à une gamme de véhicules plus grands, l'arrivée d'un imposant SUV répond à la demande du marché actuel. Dans ce gabarit, il n'y a plus vraiment de modèle équivalent sauf si on regarde la production allemande toutefois largement plus chère. Ainsi, avec un véhicule disposant des équipements de dernière génération et d'une belle qualité de finition, le constructeur japonais continue sa montée en puissance et son évolution vers le segment Premium.

Le nouveau CX-60 est basé sur une toute nouvelle plateforme PMA (Premium Multisolution Architecture) pouvant intégrer de gros moteurs en position longitudinale avec une transmission propulsion ou 4×4. Sur le papier, il a de quoi faire parler la poudre et rivaliser avec la concurrence du segment supérieur. Mais le CX-60 en a-t-il vraiment l'envergure ? Voyons ensemble s'il tient la promesse.



A l'extérieur

Notre véhicule d'essai arbore la couleur emblématique de la marque Mazda, le « Soul Red Crystal ». Du coup, de loin, j'ai cru que j'allais essayer à nouveau un CX-5 car l'identité stylistique de la marque est conservée et le design très semblable. En m'approchant, je constate toutefois rapidement la différence de gabarit.

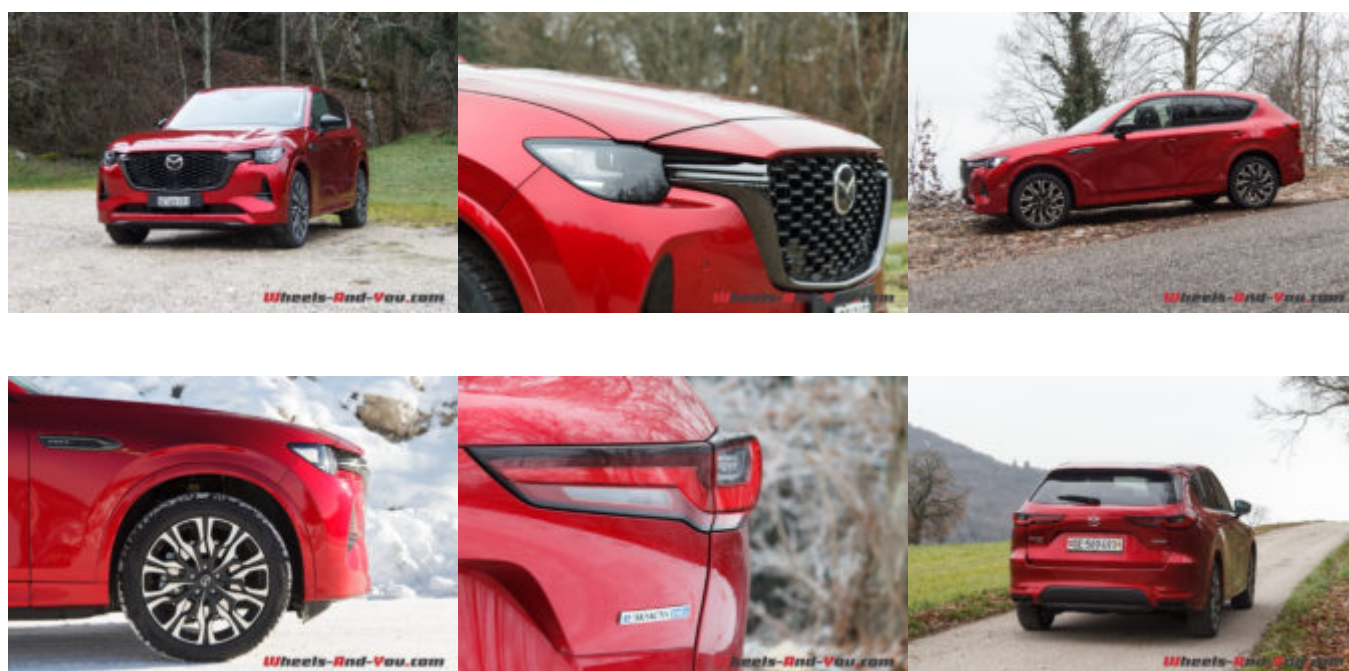
Le CX-60 est imposant. Vous allez me dire normal puisqu'il a été dessiné par le bureau de style américain de Mazda. Il est donc « taillé » pour les routes américaines. Mais de fait, les dimensions ont été dictées par le segment auquel il se destine. D'une longueur de 4.75 m, j'observe ce long capot droit qui descend sur une immense calandre béante semblant vouloir avaler tout ce qui passe devant.

De profil, j'y vois toujours la tête d'un aigle avec son regard affuté. Ces optiques avant sont pourtant différentes de celles du CX-5 et se prolongent dans les coins

supérieurs de cette face avant. Ce nez agressif s'étire vers l'arrière avec des portes « plates », sans la moindre arrêtes.

L'arrière est plus travaillé. Je le trouve beau avec ses feux LED qui s'étirent finement. Un béquet à double bossage en haut du hayon montre que le travail aérodynamique n'a pas été oublié. Le bouclier arrière intègre deux doubles sorties d'échappement rectangulaires teintées en noir brillant.

Dans cette finition haut de gamme « Homura » (qui signifie « feu »), le CX-60 est chaussé de pneus 20 pouces montés sur de belles jantes noir brillant accordées aux coques de rétroviseurs.



A l'intérieur

Sobriété et qualité de finition sont les mots qui me viennent à l'esprit en découvrant l'intérieur de ce SUV. Les équipements sont nombreux, avec une ergonomie bien pensée. Le volant multifonction à trois branches, chauffant, est superbe. En revanche, je trouve que ses palettes sont trop petites.

Un bémol concernant les aérateurs latéraux situés en bout de tableau de bord. Les designers ont cherché un design différent mais je doute qu'il apporte suffisamment d'air pour dégivrer les vitres latérales. Certes, les aérateurs s'intègrent bien à la portière une fois la porte fermée mais ouverte, je me suis cogné plusieurs fois la jambe en m'installant à bord.

Le reste de l'habitacle est bien conçu et les assemblages dignes d'un véhicule Premium. La qualité des matériaux semble faite pour bien vieillir et il n'y a pas de plastique dur. Pour égayer un peu cet intérieur sombre, des inserts façon aluminium brillant sont placés ici ou là.

L'affichage tête haute est bien conçu. Au centre de la planche de bord, l'écran d'infodivertissement de 12,3 pouces est fluide à l'utilisation mais hélas pas tactile. Il se contrôle toutefois facilement via une mollette située sur la console centrale. Il permet l'accès à toutes les fonctions qu'une hybride rechargeable peut proposer.

Les sièges en cuir avec des surpiqures marron très clair sont très confortables. Un toit ouvrant panoramique illumine l'intérieur de l'habitacle. On accède au volumineux coffre (477 à 1'148 litres), dont le seuil de chargement est relativement haut, par un hayon électrifié.



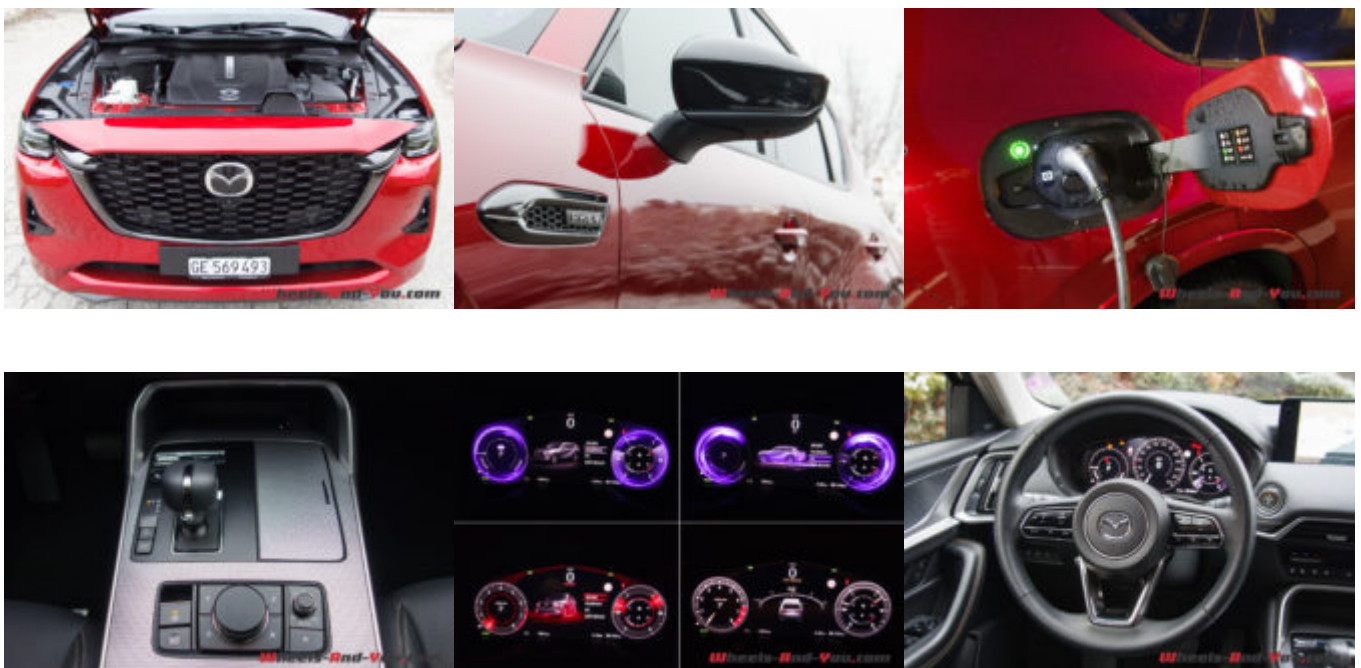
Sous le capot

L'ensemble propulseur est composé d'un 4 cylindres atmosphérique 2,5 l SkyActiv-G et d'un moteur électrique de 136 ch alimenté par une batterie lithium-ion d'une capacité de 17,8 kWh. L'ensemble offre 327 ch pour un couple de 500 Nm et permet au CX-60 de passer de 0 à 100 km/h en 5,8 secondes, alors que la vitesse de pointe est limitée électroniquement à 200 km/h.

Mazda annonce une autonomie 100% électrique de 63 km avec une vitesse inférieure ou égale à 100 km/h. Une performance lui valant une consommation WLTP de 1.5 l/100km et seulement 33 g/km d'émissions de CO₂. Dans les faits, en tout électrique, j'ai atteint 48 km exclusivement en ville, puis 40 km dont 20 sur autoroute à une vitesse de 110 km/h ou encore 44 km sur routes de campagne. A noter qu'après chaque recharge totale, l'ordinateur m'indique une autonomie électrique théorique de 65 km.

En mode hybride, la consommation mesurée oscille entre 4,9 et 6,9 l/100km alors qu'en utilisant exclusivement le moteur thermique, j'ai mesuré 10,2 l/100 km.

Pour la recharge, il faudra compter 2h30 avec le chargeur embarqué de 7,2 kW sur une borne dédiée et un peu plus de six heures sur une prise de courant classique à domicile.



Au volant

Haut perché et avec une bonne visibilité, je me sens vite à l'aise dans ce gros SUV. La direction est relativement ferme mais un peu lourde à mon goût. Elle est

néanmoins précise. Le démarrage se fait en tout électrique, sur le couple et bien sûr en silence.

En ville, malgré sa longueur, je roule serein. J'utilise la récupération d'énergie en anticipant un maximum mes freinages et relances pour mieux stocker ou peu dépenser d'électrons. J'apprécie ce freinage régénératif très doux et bien calibré. Il est réglable sur deux niveaux de puissance via l'écran central. J'ai toujours roulé avec la régénération la plus forte.

Coté confort, c'est plutôt très ferme. Sur route bien plane, aucun souci mais à la moindre déformation ou dos d'âne, la fermeté des amortisseurs se répercute dans le dos. A mon sens, les ingénieurs ont trop durci ses suspensions, probablement pour encaisser le surpoids des batteries et limiter l'affaissement dans les virages. Cela passe sur les highway des USA mais c'est une autre histoire sur nos routes européennes souvent déformées. Le compromis confort/tenue de route est à revoir pour atteindre le niveau Premium. Les grosses roues en 20 pouces n'arrangent rien, j'aurais aimé comparer le comportement avec une monte moins généreuse (19 pouces).

Je quitte la ville par les routes de campagne et je pousse le sélecteur placé sur la console centrale sur le mode « hybride ». Tant que puissance n'est pas vraiment nécessaire, il demeure en électrique, puisant dans les batteries. Je peux à tout moment sélectionner le mode recharge ; le moteur thermique recharge alors les batteries via un alternateur. Mais j'ai laissé cette option de côté pour l'utiliser uniquement sur autoroute.

A l'attaque d'un col, le gros quatre cylindres s'ébroue avec une discrétion toute relative. Lorsque la route d'élève, le moteur prend les tours et le son qu'il émet à l'intérieur n'est ni des plus discret, ni des plus harmonieux, proche de celui d'un diesel. Etonnamment, il est plus sympa de l'extérieur.

Sur le couple, sans accélérer franchement, des à-coups de transmission se font sentir. Je l'avais constaté en tout électrique mais en mode hybride, c'est plus prononcé. Serait-ce un problème de gestion électronique ? Gageons qu'une amélioration du software saura enlever ce défaut. Je suis un peu dur dans mes critiques mais Mazda visant l'excellence, il faudra corriger ce détail.

Pour compléter mon essai, je me suis enhardi à pousser le sélecteur vers le mode « Sport ». Ineptie ou pas sur un SUV de cette taille, ce mode existe et offre une

réactivité à l'accélérateur plus franche ainsi qu'une direction durcie. Avec cette cartographie, le moteur est plus vif mais sans vraiment me convaincre. La puissance cumulée semble là mais les presque deux tonnes limitent le dynamisme. Il y en a « sous le pied » pour le quotidien et pour rouler en sécurité, le tout dans une conduite coulée, mais avec une consommation qui grimpe. On ne peut pas tout avoir...

En termes de tenue de route, cette suspension ferme, bénéficiant de doubles triangles à l'avant, apporte rigueur et précision. La nouvelle plateforme PMA, associée à une transmission intégrale orientée propulsion, est homogène. sans être vif, le CX-60 n'est pas à la traine sur routes sinueuses, et cela malgré un bel empattement.

Sécurisant au niveau des équipements, il dispose entre autres d'un éclairage automatique performant, d'un système de lavage des vitres et des phares bien intégré et super efficace. Il a tout pour affronter l'hiver et rouler sur nos routes hivernales en toute sécurité.

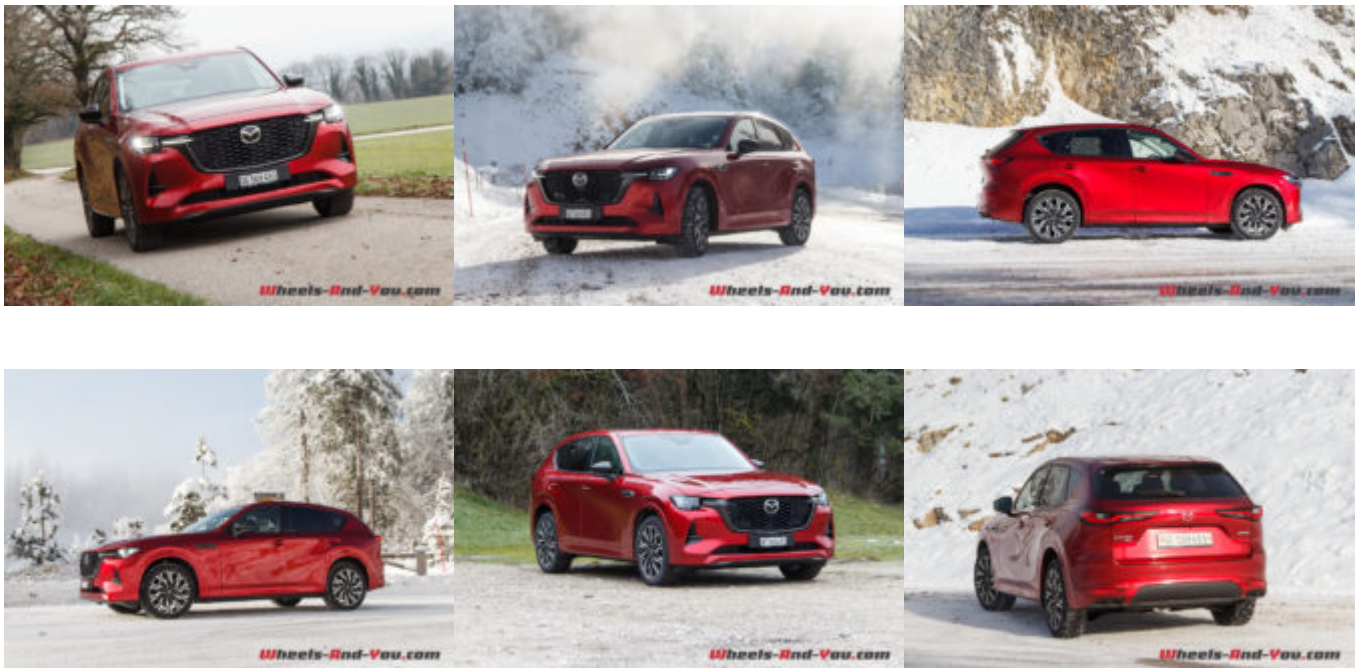


Verdict

Beau, très bien fini, spacieux, ce CX-60 offre toute la sécurité qu'une Mazda est en mesure de proposer en 2022. Il est très agréable en mode tout électrique mais devient un peu plus rugueux en mode thermique. Il offre une autonomie journalière suffisante pour ceux qui parcourent moins de 50 km par jour. Il sera un bon compagnon de route pour partir en vacances mais il faudra compter avec une consommation en adéquation avec les deux tonnes à déplacer.

A l'intérieur, l'effort pour concurrencer le segment Premium est incontestable. La qualité est là et il fait bon y vivre. C'est du côté du confort d'amortissement et de la transmission que des progrès pourraient être faits. Il faudra en particulier améliorer la suspension pour que ce grand SUV Nippon arrive au niveau de ses rivaux allemands.

Avec 3 ans de garantie ou 100'000 km, il reste bien placé sur le plan tarifaire et peut faire pencher la balance lors du choix. A vous d'essayer et de comparer.



Prix et options - Mazda CX-60 Homura e-Skyactiv PHEV 327 AWD

Prix de base : CHF 67'100.-

Peinture métallisée "Soul Red Crystal" : CHF 1'400.-

Toit ouvrant électrique panoramique : CHF 1'300.-

Pack Convenience & Sound : CHF 2'800.-

Pack Driver Assistance : CHF 1'600.-

Jeu de Tapis "Luxury" : CHF 148.-

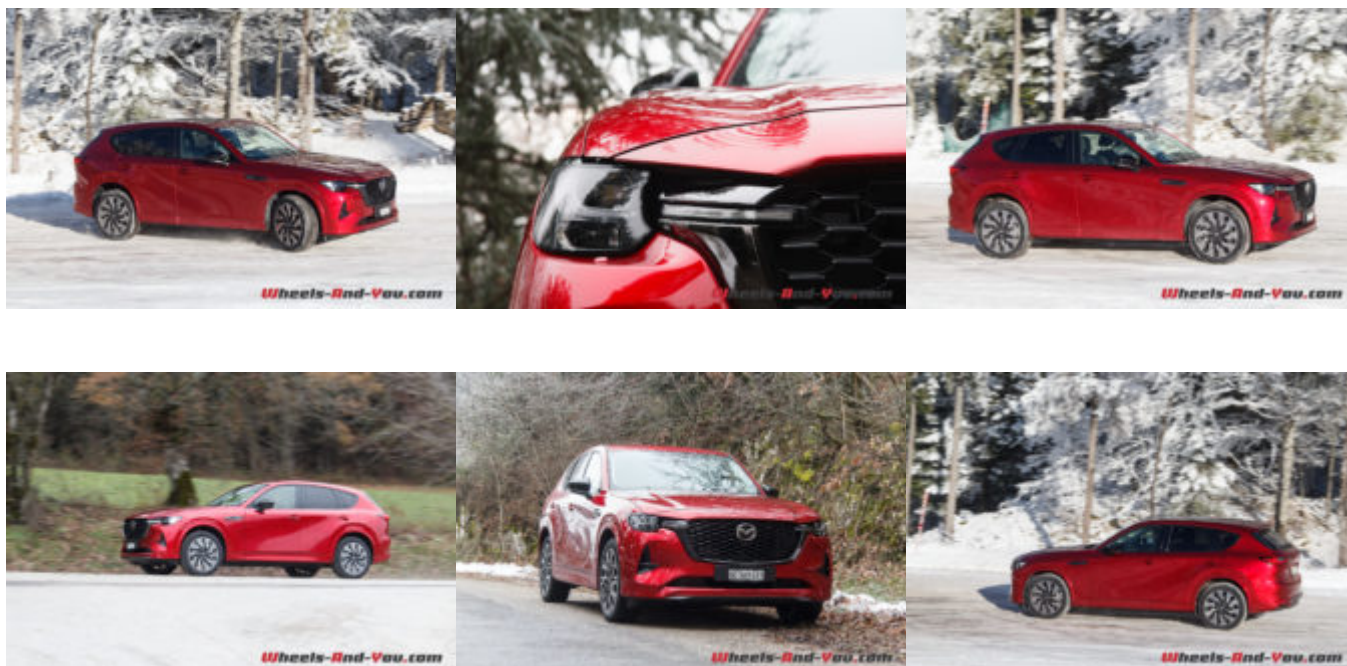
Prix TOTAL : CHF 74'348.-



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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda CX-60, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

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 : Élégance 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 - Mazda2 Hybrid

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



