

Mazda CX-60 e-Skyactiv-D

Le diesel est mort, vive le diesel!

Eh non, le diesel n'a pas dit son dernier mot! Mazda y croit encore et a développé, pour son vaisseau amiral en Europe, le CX-60, un tout nouveau six-cylindres de 3,3 litres. Avant de bouter le feu à cette page, lisez ce qui suit!



MAZDA

Mazda annonce une consommation de seulement 5 litres aux 100 km...

On le sait, Mazda a toujours fait les choses à sa façon. A l'heure où tous les constructeurs se ruent sur l'électrification, la marque japonaise croit toujours dans les moteurs thermiques. Et pour une raison toute simple: il existera toujours des clients qui ne veulent pas ou ne peuvent pas passer à la voiture électrique. Soit. Mais de là à développer un 6-cylindres diesel à la cylindrée gargantuesque? La vérité est, comme souvent, ailleurs...

6 au lieu de 4

Ce nouveau 6-cylindres en ligne de 3,3 litres, disponible en deux niveaux de puissance, 200 ch/450 Nm propulsion et 254 ch/550 Nm traction intégrale, remplace-t-il le 4-cylindres de 2,2 litres. «Que» 200 et 254 ch? Oui, car l'idée n'est pas d'extraire de ce bloc le plus de puissance, mais d'optimiser les émissions et la consommation. A l'heure du *downsizing* tous azimuts

au bénéfice de l'efficacité, le chemin emprunté par Mazda semble à contresens de toute logique.

Les ingénieurs d'Hiroshima ont donc planché sur les pistons, dont la forme complexe permet de mieux répartir le mélange air/carburant primaire, qui reçoit une seconde injection de carburant au moment de la combustion pour plus de rendement. Autre choix iconoclaste, l'acier pour les pistons: le désavantage de leur masse est compensé par leur résistance à la chaleur et le faible coefficient de frottement à l'intérieur du cylindre.

Assistance électrique

Le moteur diesel reçoit également une assistance électrique 48 volts. Un petit moteur de 17 ch et 153 Nm vient se terrer entre le 6-cylindres thermique et la boîte de vitesses automatique à 8 rapports. Alimenté par une petite batterie de 0,33 kWh,

il remplace le convertisseur de couple. Selon les ingénieurs Mazda, inutile d'aller vers plus de sophistication: le couple généreux dès les bas régimes serait redondant avec un moteur électrique de plus forte puissance et l'apport de la propulsion électrique dans cette proportion suffit à abaisser la consommation déjà modeste d'un moteur diesel.

Si le CX-60 diesel ne peut évoluer sur un filet d'électrons seul, à l'utilisation, nombreuses sont les phases de conduite où le moteur thermique s'éteint et l'auto passe en roue libre ou avec un faible support électrique. Voilà comment Mazda annonce, pour un bestiau de plus de 1,8 tonne, des consommations de 5 l/100 km pour le 200 ch et 5,2 l/100 km pour le 254 ch.

Pour les voyages au long cours

Notre prise en main nous aura permis de vérifier les dires de Mazda: sur un trajet

4 ROUES



De belles finitions extérieures et intérieures.

mixte et en conduite tantôt coulée, tantôt plus engagée, l'exercice s'est soldé sur les deux motorisations par des valeurs de consommation moyenne très proches de celles annoncées.

Qu'il soit en 200 ch ou en 254 ch, ce six-cylindres est très agréable. Souple, onctueux,

très «rond», il procure un agrément que l'on avait presque oublié. La différence entre les deux motorisations est perceptible dans les relances et le dynamisme en conduite plus enlevée. Moins à l'aise cravaché, le 200 ch sera plus comparable à un coureur de fond, tandis que le 254 ch ne rechigne pas à se

montrer plus athlétique, n'hésitant pas à prendre les tours dans une bande-son suggestive.

Pour le reste, le CX-60 diesel dispose des mêmes qualités de finition, équipement, confort et agrément déjà constatés lors de la prise en main de la mouture hybride (voir Contact! d'octobre 2022).

Pour disposer du petit «D» sur le coffre arrière et le «Inline 6» sur les ailes avant – les signes extérieurs de cette motorisation diesel – il faudra déboursier 54 900.- francs pour la mouture 200 ch et 60 300.- pour la 254 ch. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images



TOYOTA bZ4X

Roulez là où les autres voitures électriques s'arrêtent.

10 ANS
DE GARANTIE
ET D'ASSISTANCE



bZ4X Premium FWD, OBC 6,6 kWh, 150 kW/204 ch, Ø cons. 16,9 kWh/100 km, CO₂ 16 g/km, eff. éner. A. Garantie et assistance pendant 10 ans ou 185'000 km (selon première éventualité) à compter de la 1^{re} immatriculation, activée lors du service et valable sur tous les véhicules Toyota. Vous trouverez des informations détaillées dans les dispositions applicables en matière de garantie sur toyota.ch.



Emil Frey Genève Les Vernets
emilfrey.ch/vernets – 022 308 55 08