



Résolument sportif, le CX-7 demande un dixième de seconde de moins qu'un Cayenne pour atteindre les 100 km/h !

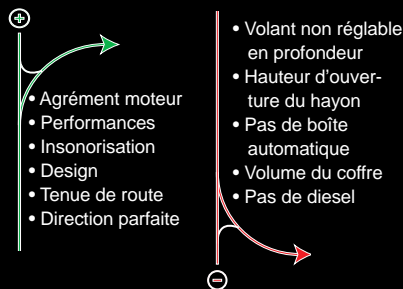


Le Mazda CX-7 en quelques chiffres

- **Moteur** : 4 cylindres en ligne, injection directe, turbo; 2.261cc; 260ch à 5.500tr/min; 380Nm à 3.000tr/min.
- **Transmission** : aux quatre roues.
- **Boîte** : manuelle à 6 rapports
- **Gabarit (longueur/largeur/hauteur en mm)** : 4.680/1.870/1.645
- **Empattement (mm)** : 2.750
- **Poids à vide (kg)** : 1.695
- **Volume du coffre (l)** : 455
- **Réservoir (l)** : 69
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 8



Le coffre n'est pas des plus vastes (435 litres) et la colonne de direction n'est pas réglable en profondeur.



colonne de direction. Dommage car, hormis ce défaut de conception, Mazda a bien fait les choses. Le souci du détail va même jusqu'à l'abaissement du seuil latéral de manière à ne pas salir le bas de son pantalon en entrant dans la voiture.

Assez spacieux pour accueillir confortablement deux (voire trois) adultes à l'arrière, le CX-7 doit par contre se contenter d'un coffre de 455 litres. Mauvais point aussi pour la hauteur d'ouverture du hayon : je me le suis pris dans la tête ! Par contre, coup de chapeau à l'ingénieur qui a mis au point le système Karakuri permettant d'obtenir un vaste plancher plat via un astucieux système de déverrouillage à impulsion placé dans le garnissage du coffre. On obtient ainsi une surface de 176 cm de long et 105 cm de large, de quoi passer chez Ikea sans trop stresser !

Mieux qu'un Cayenne

On l'a souligné en introduction, le CX-7, malgré son statut de SUV, est né sous le signe du sport. Pourtant, les ingénieurs nippons ont tenu à soigner particulièrement son insonorisation. Vous n'entendrez donc pas

le souffle du turbo, ni autre chose d'ailleurs. On se croirait dans une limousine ! Ce n'est qu'en titillant la pédale placée sous le pied droit que l'on se rend compte du potentiel de l'engin. Sous le capot, on retrouve le moteur 2,3 litres suralimenté à injection directe qui fait le bonheur des Mazda 3 et 6 MPS. Plus encore que les 260 vaillants chevaux, c'est le couple de 380 Nm disponible dès les plus bas régimes qui impressionne. Et comme le poids du CX-7 est largement inférieur à celui de ses concurrents (moins de 1,7 tonne), les reprises sont pour le moins vigoureuses. Quant au 0 à 100 km/h, il est effectué en 8 secondes tout rond, soit un dixième de mieux qu'une Porsche Cayenne. Ca pose !

Traction intégrale

Reposant sur une toute nouvelle plate-forme, le CX-7 est plus court de 8,5 cm qu'une Mazda 6 MPS, mais son empattement est plus long et son empreinte au sol est plus large de 9 cm. Combinées à une hauteur raisonnable, ces caractéristiques contribuent à l'excellent comportement routier de la voiture. Les réglages européens (il est commercialisé aux

Etats-Unis depuis le printemps 2006) du CX-7 font merveille, et la direction relativement peu assistée (pas assez diront certains) permet de sentir parfaitement la route. Grâce à la transmission intégrale capable de répartir le couple entre les essieux en fonction de l'adhérence, il n'y a évidemment aucun problème de motricité, même sur route mouillée. Par contre, inutile d'espérer vous aventurer hors de la route avec votre CX-7, la garde au sol vous rappellera vite à l'ordre !

Frédéric De Backer

CONCLUSION

Un SUV qui fait la part belle au plaisir de conduire, ce n'est pas courant. Aussi dynamique en châssis qu'en motorisation, le CX-7 est une curiosité qui vaut le détour si vous pouvez vous passer d'un moteur diesel !