Essai – Mazda MX-5 MkIV : LA référence des roadsters

Icône de la marque japonaise Mazda, la petite MX-5 a été fraichement remaniée pour proposer une quatrième génération toujours aussi désirable. Il est temps pour nous de vérifier si elle est la digne descendante de ses ancêtres qui ont relancé le segment des roadster et donné des idées à bon nombre de constructeurs.

- 4 cylindres, essence, 1’998 cm^3
- 160 CV à 6’000 t/min
- 200 Nm à 4’600 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 214 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1’075 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3’915 x 1’735 x 1’230
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 154 g/km (F)
- dès CHF 30’500.-, mod. essayé: CHF 37’650.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Il y a un peu plus de 25 ans, Mazda lançait la première MX-5, aussi connue sous le nom de Miata, notamment aux Etats-Unis, donnant ainsi un coup de boost au marché des petits cabriolets. En effet, après les mythiques roadsters anglais des années 60, le segment était un peu mis de côté, il n'y avait que Alfa Romeo avec la Spider qui continuait de proposer un modèle de ce genre.

La première génération est compacte, légère, avec une bouille sympathique et des motorisations modestes. Cependant le plaisir de conduite est bien présent, un vrai régal pour rouler cheveux au vent. Avec les années, les versions ont pris du poids et quelques centimètres, toutefois le cahier des charges est resté le même et le résultat est toujours au rendez-vous.

Cette nouvelle MX-5 se doit donc faire tout aussi bien, voir mieux, que les précédentes. Elle est attendue au tournant par les (très) nombreux passionnés du modèle. Par moi aussi d'ailleurs, puisque ma première voiture était justement une MX-5 Mk1 (NA pour les spécialistes) et j'en garde un souvenir exceptionnel.

A l'extérieur

En découvrant les premières photos de cette MX-5 Mk4 (ND), je reconnais que je suis resté un peu septique, puis en la découvrant de visu lors du Mondial de Paris 2014, je suis tombé sous le charme.

Les codes stylistiques qui ont fait le succès du modèle sont bel et bien présents, je dirais même que c'est mieux que les deux générations précédentes puisque la voiture est à nouveau ultra compacte, comme l'était la première. Il s'avère même que c'est la plus courte de toutes les MX-5 avec seulement 3.91 mètres, soit 10 cm de moins que celle qu'elle remplace (NC) et 7 cm de moins par rapport aux deux premières générations (NA et NB). Elle est également plus légère de 100 kg en comparaison avec la Mk3 (NC), de quoi promettre des sensations de conduite très intéressantes sur lesquelles je reviendrai.

Les lignes sont plus tendues, le style est plus moderne tout en conservant les origines du passé. Certains lui reprocheront de ressembler un peu trop à la BMW

Z4, voire à la Jaguar F-Type, mais pour ma part je trouve que l'évolution est intéressante et que, cette fois encore, la MX-5 dégage un charme indéniable. Les petits phares et le capot plongeant surplombent une calandre très basse qui me fait penser à une tête de serpent. C'est d'ailleurs un peu ça, la MX-5, puisqu'elle vous invite à avaler les petites routes qui défilent devant vous avec une aisance inouïe. S'il fallait lui trouver un défaut, c'est peut-être un popotin qui s'affine presque trop, j'aurai peut-être aimé un peu plus de prestance. D'autre part, cette MX-5 pourrait être plus basse de quelques centimètres, mais là, je pinaille.

Elle a été présentée en livrée rouge, comme c'est le cas pour tous les derniers modèles de la marque. J'ai pour ma part hérité d'un modèle arborant une teinte grise/blanche appelée « Ceramic » car justement je voulais un peu de changement (référence à nos essais des modèles 2 et 3, « Soul Red » à chaque fois). Je trouve cette peinture originale, mais après quelques jours sa touche devient un peu trop féminine pour moi. Ça plaira certes à Mesdames, quoi que je n'aie pas entendu que des commentaires glorieux concernant ce coloris. Bref, c'est une question de goût, mais pour avoir complété mon essai avec une MX-5 « Soul Red », je penche finalement pour cette teinte, ça lui donne un look plus sportif.

Malgré une génération précédente disponible avec une capote ou un toit dur rétractable, cette nouvelle MX-5 conserve uniquement la traditionnelle capote en tissu avec maniement manuel exclusivement ce qui n'est pas pour me déplaire. L'inverse eut été un non-sens, tant les ventes du modèle à toit dur sont restées confidentielles. De plus, l'isolation de cette capote est excellente et son maniement ultra facile. Pas besoin de sortir de la voiture, vous pouvez ouvrir et fermer la capote depuis le siège conducteur. C'est tellement simple qu'on décapote à la moindre occasion, un véritable bonheur.

A l'intérieur

Comme constaté lors de nos précédents essais Mazda, l'habitacle arbore une belle présentation et un très bon niveau de finition. Certes, nous disposons du haut de gamme, la Revolution, ce qui contribue à notre bonne impression. Cela amène aussi un équipement très complet tout en conservant des tarifs raisonnables à mes yeux. Nul doute que, dans notre pays, la majeure partie des ventes de Mazda est réalisée avec des déclinaisons Revolution.

Autre atout indéniable, la présence du Pack Recaro (CHF 3’000.-) qui comprend notamment les sièges du même nom. Ces derniers offrent un meilleur maintien et sont plus confortables. C’est, à mes yeux, une option primordiale.

Une MX-5 restant une MX-5 malgré les années, l’intérieur est confiné, on fait corps avec la voiture. Référence depuis la première génération, le petit levier de vitesse tombe parfaitement dans la main. Bravo et merci aux ingénieurs d’avoir su conserver cette spécificité qui contribue en bonne partie au plaisir de conduite procuré.

En revanche, je regrette la boite à gant dans le tableau de bord côté passager. Elle a été supprimée et cela limite grandement les espaces de rangement. Vous devrez vous contenter de celle située entre les dossiers des sièges, c’est moyennement pratique. Le coffre demeure relativement petit avec une contenance de seulement 130 litres, va falloir jouer serré avec le choix des bagages pour partir en week-end.

Sous le capot

La nouvelle MX-5 dispose bien évidemment de motorisations équipées des technologies Skyactiv, avec, à choix, un 1.5 de 131 CV ou un 2.0 de 160 CV. Me basant notamment sur les conseils d’un confrère ayant participé au lancement de la voiture, j’ai opté tout logiquement pour la plus puissante.

En effet, même si l’entrée de gamme peut paraitre suffisante, le moteur n’est pas la seule différence de la voiture. Les réglages du châssis, la suspension, l’absence de différentiel arrière sont autant de petites choses qui rendent la voiture moins sportive. Afin d’en juger personnellement, j’ai effectué un bout de route avec le modèle 1.5, je vous en parlerai plus tard.

Pour l’heure, notre quatre cylindres dispose donc de 160 CV à 6’000 t/min pour un couple de 200 Nm à 4’600 t/min. Placé en position central avant, couplé à une boite manuelle 6 rapports uniquement, il diffuse sa puissance sur les roues arrière exclusivement. Ca a toujours été ainsi sur les MX-5 et il ne faudrait pas que ça change ! Le moteur réagit parfaitement, la puissance est suffisante, et même si on en aimerait parfois un peu plus, c’est bien assez pour une utilisation quotidienne ou dynamique. Il serait d’ailleurs intéressant de poser les roues sur

un circuit pour l'exploiter un peu plus, je suis sûr que ça doit être amusant.

En terme de consommation, le constructeur annonce une valeur mixte de 6.6 l/100km pour notre modèle « Revolution » équipé de la technologie i-ELOOP, un système de récupération d'énergie au freinage. Sans cela, la fiche technique annonce une moyenne de 6.9 l/100km. Pour ma part, tout au long de mon essai, j'aurai mesuré une consommation de 7.4 l/100km. Je trouve cela très raisonnable tant je n'ai pas hésité à exploiter cette MX-5 qui ne demande que ça.

Au volant

Plaisir de conduite, c'est pour moi le maitre mot d'une Mazda MX-5 et cette nouvelle génération ne déroge pas à la règle.

Parfaitement calé dans le cockpit, j'attaque quelques petites routes qui me sont chères et instantanément un immense sourire s'affiche sur mon visage. La voiture est réactive, super agile et plutôt précise du train avant. Grâce à son différentiel à glissement limité, elle enroule les virages à bon rythme, un régal ! Légèrement provoquée, elle n'hésite pas à jouer de la poupe, mais pas d'inquiétude, elle n'est pas piégeuse et offre une tenue de route exemplaire.

L'absence quasi totale de roulis et l'excellent comportement routier vous fait bondir d'une courbe à l'autre avec un plaisir immense, le tout sans avoir à rouler trop vite. Votre permis n'est pas en danger. Lorsque, par moments, un petit supplément de chevaux serait bienvenu, on se prend à espérer une version MazdaSpeed, le préparateur maison, mais je crains que ça ne soit pas l'orientation désirée par la marque.

Avec son petit levier de vitesse, son comportement à l'avenant et le plaisir qu'elle distille, cette MX-5 préserve l'ADN du modèle révélé en 1989 et c'est tant mieux ! En ville ou sur autoroute, le feeling reste positif et même si la suspension est plutôt ferme, l'auto reste confortable.

Attention, une MX-5 est un roadster à vocation plutôt sportive, donc ne vous attendez pas au confort d'une berline. Compacte et très agile, elle se faufile partout en toute aisance.

Capote fermée, l'isolation phonique et thermique est excellente. Capote repliée,

grâce à une position de conduite plutôt basse, les remous d'air sont quasiment absents et, comme je l'ai déjà relevé, son maniement est tellement simple que n'aurez pas à vous priver du plaisir de rouler cheveux au vent.

Je reviens brièvement sur les quelques kilomètres parcourus avec le modèle 1.5 131 CV. Au premier abord la puissance est là aussi suffisante, les quelques 30 CV en moins ne sont pas dramatiques en utilisation normale. C'est quand on augmente le rythme que cela se gâte, la voiture donnant l'impression de s'essouffler très vite. Certes elle conserve son esprit « fun », mais la ballade tranquille l'emportera sur la conduite sportive, car le roulis est moins contenu et le comportement du châssis moins performant. Ces petites choses peuvent paraître sans importance pour un grand nombre de conducteurs auxquels je recommanderai cette version, mais pour ceux qui recherchent du dynamisme et de la sportivité, pas d'hésitation à avoir, il faut opter pour le 2.0 160 CV.

Verdict

Relativement convaincu du produit avant même d'en prendre les commandes, je ne peux que confirmer mon à priori. Cette nouvelle Mazda MX-5 est la digne descendante d'un roadster au charme fou qui procure des sensations de conduite uniques. La recette fonctionne depuis plus de 25 ans et le constructeur ne semble pas avoir envie d'en changer. C'est une bonne chose, confirmée par l'engouement à travers le monde pour cette petite japonaise. Il faut savoir qu'avec plus d'un million d'exemplaires écoulés, toutes générations confondues, la MX-5 est le cabriolet le plus vendu au monde.

Des tarifs plutôt intéressants contribuent à ce succès, puisque l'entrée de gamme démarre à CHF 23'900.- pour le modèle 1.5 131 CV en finition Challenge. Le 2.0 160 CV est lui proposé dès CHF 30'500.- avec la finition Ambition et culmine à CHF 33'900.- pour la version Revolution.

Prix et options – Mazda MX-5 S-G 160 Revolution Pack

Prix de base : CHF 33'900.-

Peinture métallisée “Ceramic” : CHF 750.-

Recaro Pack : CHF 3’000.-
(Sièges Recaro, Système de surveillance des angles morts (RVM), Alerte de trafic transversal arrière (RCTA), Éclairage adaptatif pivotant (AFLS))

Prix TOTAL : CHF 37’650.-

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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de ce Mazda MX-5, ainsi qu’à Yves pour sa participation à la séance photos avec sa Mazda MX-5 Mk1.

A lire aussi

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

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

GE·797 064
Wheels-And-You.com

GE·797 064
Wheels-And-You.com

GE-797 064
Wheels-And-You.com

MX-5
SKYACTIV TECHNOLOGY
SKYACTIV TECHNOLOGY
SKYACTIV TECHNOLOGY
Wheels-And-You.com

GE·797 064

Wheels-And-You.com

RECARO
Wheels-And-You.com

AIRBAG
Wheels-And-You.com

And-You.com

SKYACTIV
TECHNOLOGY
And-You.com

14:34
Communication
Consommation
14:34
% i-stop ON (Trajet actuel)
i-stop ON
Temps arrêté
i-stop Autonomie Boostée
x0
1.1km
Consommation
14:35
i-ELOOP
Moyenne (Depuis réinit)
8.1L/100km
i-stop
PRÊT
Wheels-And-You.com

GE-797 064
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 797 064
Wheels-And-You.com

GE·797064
Wheels-And-You.com

GE·797 064
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

1
2
3
4
5
6
7
8
x1000
r/min
AT

SKYACTIV
TECHNOLOGY
Wheels-And-You.com

VD·237 752
GE·797 064
Wheels-And-You.com

MX-5
GE·797 064
Wheels-And-You.com

14:07
Communication
Wheels-And-You.com

BOSE

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE·797 064
Wheels-And-You.

GE·797 064
Wheels-And-You.com

GE·797 064
Wheels-And-You.com

GE·797 064
Wheels-And-You.com

GE·797064
Wheels-And-You.com

GE·797064
VD·237752
Wheels-And-You.com

GE·797064
Wheels-And-You.com