

Essai - Mini Cooper S Roadster : Espace minimal pour un plaisir maximal !

BMW continue à diversifier le portfolio de sa filiale avec le lancement d'une nouvelle déclinaison de la fameuse Mini lancée en 2001. Tout d'abord présentée sous la forme d'un concept car en 2009 déjà, il aura fallu attendre fin 2011 pour voir les Mini Roadster et Coupé arriver en concession.



- 4 cylindres, 1'598 cm³
- 184 CV à 5'500 t/min
- 260 Nm de 1'730 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 227 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.0 sec.
- Poids : 1'260 kg
- Conso. mesurée : 7.1 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 139 g/km (C)
- dès CHF 39'500.-
modèle essayé : CHF 48'020.-

A l'extérieur

Le Roadster ne laisse pas de doute sur son patronyme puisqu'il offre uniquement deux places. A l'exception de modèles prestigieux et autrement plus onéreux, la marque tente un pari dans un segment qui est relativement en friche dans cette catégorie de prix. Que les aficionados se rassurent, cette tentative ne se solde pas par une altération profonde de la marque vis-à-vis des modèles existants. L'esprit et la ligne générale de la voiture héritent indubitablement de la Mini. D'ailleurs, si dans la transformation la voiture perd deux places, l'ensemble reste à quelques millimètres près calqué sur sa grande sœur, la Mini Cabrio.

Comme souvent, c'est avec la capote semi-électrique ouverte que ce Roadster est le plus séduisant. De profil et à la différence des autres modèles, on distingue clairement le couvercle du coffre horizontal et je trouve que la ligne est encore plus dynamique, voire plus effilée puisque la voiture semble encore plus courte et plus basse. De plus, il est même possible de lui donner un côté encore plus agressif grâce à un petit aileron arrière qui s'extrait soit manuellement au moyen d'un petit bouton ou automatiquement dès 80 km/h. La carrosserie n'ayant pratiquement pas été modifiée à part l'arrière, ceux qui trouvaient le coffre du modèle Cabrio trop petit (125 litres) seront enchantés de découvrir un « grand » coffre de 240 litres pour le Roadster. Si je me laissais aller, avec ce volume de chargement, je dirais même que cette voiture permet aux deux occupants de partir pour plus longtemps qu'un long weekend !

A l'intérieur

Encore une fois, pas de révolution dans la vie à bord. A l'exception des places arrière sacrifiées, rien ne change dans l'habitacle vis-à-vis d'un autre modèle Mini. Ceux qui sont donc amoureux des interrupteurs type aviation, qui aiment les grands cadrans affichant vitesse et tours-minute et qui se sont faits au joystick pour naviguer dans les menus de l'écran de 6.5 pouces trônant au milieu du tableau de bord, soyez rassurés, Mini n'a rien changé ! Sur le plan des aménagements, quelques rangements utiles sont à disposition mais j'ai

particulièrement apprécié l'espace situé derrière les sièges qui permet de ranger des attaché-case, mallettes ou autres petits accessoires de sport. A noter aussi la grande trappe verrouillable qui permet d'accéder directement au coffre depuis l'habitacle.

Histoire de démarquer le modèle, Mini a tout de même ajouté un nouvel élément au travers du pack « Always Open » facturé CHF 670.-. En plus d'un filet coupe-vent, des sièges chauffants et clignotants blancs, ce pack comprend un compteur supplémentaire situé à gauche du compteur de vitesse intitulé « Always Open Time ». Ce petit gadget permet au conducteur/conductrice de connaître en temps réel depuis combien de temps il/elle roule avec la capote baissée. Gradué de 0 à 6 heures, l'aiguille revient à 0 automatiquement une fois qu'on a passé les 6 heures cheveux au vent. Pour connaître le temps total de conduite avec le toit rabattu, il faudra se référer à l'ordinateur de bord. Au-delà de l'anecdote, ce compteur permettra peut-être à des personnes distraites et à la peau sensible de faire attention au temps passé sous le soleil.

Enfin, au-delà des options pour connecter son smartphone qui ne sont pas Plug & Play (il faut télécharger une application sur l'iPhone pour pouvoir écouter des morceaux via le câble USB), j'ai noté la présence du système audio Harman Kardon à CHF 980.-. En bref, j'ai été passablement déçu par la qualité du son malgré 10 haut-parleurs et un déluge de 480 watts. A mon avis, le système ne délivre que des aigus ou des basses mais pas grand-chose dans les médiums ce qui porte préjudice à une écoute autre que de la techno. Le kit mains libres inclus dans ce système s'avère de bonne qualité et permet d'avoir une discussion de bonne qualité quand on roule décapoté et ce, jusqu'à 80km/h.

Sous le capot

Ici encore, rien de nouveau car le Roadster hérite de la même gamme moteur disponible pour l'ensemble des Mini à l'exception d'une motorisation diesel. C'est donc trois moteurs à essence de 122 CV à 211 CV et un diesel de 143 CV qui sont à disposition des clients. Pour le modèle d'essai, j'ai pu jauger le fringant quatre cylindres turbocompressé de 1'598 cm³. Autant le dire d'emblée, avec une puissance de 184 CV (135 kW) à 5'500 t/min et un couple de 260 Nm disponible dès 1'730 t/min jusqu'à 4'500 t/min, j'ai trouvé l'engin excellent sur cette nouvelle

monture.

Couplé à l'option Sport (CHF 170.-) qui permet de modifier la cartographie du moteur et la réactivité de la pédale d'accélération ainsi que la sonorité du double échappement via un simple bouton, je me surprends à exploiter toutes les plages moteur en fonction de mon environnement de conduite. La souplesse affichée par l'engin est simplement bluffante et permet d'aborder tous les types de tracés routiers avec une étonnante facilité. Ajoutez à ça une consommation mixte déclarée de 6 litres au 100km (7.1 l./100km mesuré sur l'ensemble de l'essai) et ce petit engin semble avoir toutes les qualités requises pour apporter du plaisir avec une consommation modérée.

Au volant

Une fois qu'on s'habitue à l'introduction de la clé dans le réceptacle prévu à cet effet, le démarrage du moteur via le bouton start/stop s'effectue dans un doux feulement. La boîte, toujours aussi agréable et précise à utiliser, se montre bien étagée et ne montre aucune résistance quel que soit le rapport à engager. Une petite pression sur le bouton Sport et me voici en route sur un petit tracé bien sinueux que j'ai l'habitude d'emprunter fréquemment.

D'entrée, l'ensemble boîte, moteur et châssis se montre à la hauteur de mes sollicitations. Deuxième, troisième puis rétrogradage en seconde pour aborder un virage un peu plus serré le tout avec un son envoûtant qui provient de la double sortie d'échappement et je commence à afficher un large sourire. Avec des accélérations franches et un freinage adapté, je suis pratiquement en extase. Quelques mètres plus loin, passage dans une enfilade de virages qui s'enchainent avec plusieurs droite/gauche et là, le revêtement bosselé viendra freiner mes ardeurs car si tout était positif jusqu'ici, je me rends compte qu'au niveau des suspensions, quelque chose n'est pas adapté. Ajoutez à ça une cavalerie exclusivement transmise aux roues avant qui est presque trop importante pour ce petit bolide de 3.75 mètres pour 1'260 kg et les limites de la voiture sont atteintes. En résumé, les suspensions sont bien réglées au niveau de la compression car les inégalités de la route sont bien absorbées mais les choses se gâtent quand ces mêmes suspensions se détendent... elles tardent à rattraper le bitume et donc à plaquer les roues au sol. Globalement, le ressenti est beaucoup

plus important sur le train avant et il est particulièrement amplifié par les accélérations qui sont exclusivement transmises aux roues avant. Peut-être que pour corriger le comportement face à ce type de revêtement, l'option Train Roulant Sport à CHF 170.- améliorerait les sensations? A essayer...

A part ce bémol, j'ai tout simplement été conquis par les prestations globales de cette Mini Roadster car elle est très homogène. En particulier, les reprises sont excellentes sur tous les rapports, y compris sur autoroute. Pas besoin de jouer avec les vitesses et même en sixième à 100 km/h, une simple pression sur l'accélérateur vous permet de gagner les 120 km/h en quelques secondes à peine. Ajoutez à ça une consommation raisonnable pour une voiture à caractère sportif et c'est pratiquement un tiercé gagnant.

Verdict

Après quelques centaines de kilomètres sous un temps radieux (j'ai roulé plus de 12 heures décapoté), cette nouvelle petite Mini a des arguments convaincants. Bien entendu, tous ces plaisirs ont un prix et pour vous offrir la S, il faudra déboursier CHF 39'500.- hors options et packs (notre modèle d'essai culmine à 48'020 francs). Bien entendu, pour les personnes blasées et avec un compte en banque débordant, il reste la très dynamique John Cooper Works ! Au menu, un engin de 211 poney (15% de plus) avec un look encore plus agressif dès 48'000 francs.

Ceci dit, cette stricte deux places arrive sur un marché de niche et à ce prix, il n'y a pas beaucoup de concurrence puisque seule la Mazda MX-5 se situe dans le même budget (34 à 40'000 francs). Au-delà et avec des caractères très différents, on retrouvera les roadsters Z4 de BMW, SLK de Mercedes ou la radicale Lotus Elise... financièrement, ces modèles démarrent à l'orée des 50'000 francs.

A mon sens, cette nouvelle Mini Roadster est une réussite et elle apportera pleine satisfaction à ses heureux propriétaires aussi bien dans un usage quotidien que pour des sorties plus fun.

Prix et options - Mini Cooper S Roadster

Prix de base : CHF 39'500.-

Peinture métallisée "Eclipse Grey" : CHF 600.-

Sport Stripes argent : CHF 200.-

Chrome-Line intérieur : CHF 200.-

Surfaces intérieures Striped Alloy : CHF 210.-

Rétroviseurs intérieur et extérieur anti-éblouissement automatique : CHF 330.-

Détecteur de pluie : CHF 160.-

Kit "Wired" : CHF 2'000.-

Clignotants blancs : CHF 80.-

Cuir Lounge Toffy : CHF 1'590.-

Pneumatiques avec système de marche de secours : CHF 120.-

Kit rétroviseurs extérieurs : CHF 320.-

Chrome-Line extérieure : CHF 160.-

Sport Button : CHF 170.-

Contrôle dynamique de traction DTC : CHF 210.-

Système hauts-parleur hifi Harman/Kardon : CHF 980.-

Always Open Time : CHF 670.-

Kit "Chili" : CHF 3'020.-

Sans Capote électro-hydraulique : CHF -2'500.-

Prix TOTAL : CHF 48'020.-

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

Nos remerciements à BMW (Schweiz) AG pour le prêt de cette Mini Cooper S Roadster.

A lire aussi

Essai - Mini Countryman Cooper SD All4 : Mini au sens large du terme

Essai - Mini Countryman Cooper S All4 : Le crossover BCBG

Nouveauté - Mini Paceman

Présentation - Mini John Cooper Works GP

Genève 2012 - Mini John Cooper Works Countryman

Genève 2012 - Mini Roadster

Nouveauté - Mini John Cooper Works Countryman

Nouveauté - Mini Roadster

Nouveauté - Mini Coupé

Genève 2011 - MINI Rocketman Concept









W.A.Y.







W.A.Y.





W.A.Y.





W.A.Y.



