Essai – Mazda MX-5 30th Anniversary : Quand on tient le bon filon, c’est bête de creuser à côté

Invité à faire quelques kilomètres au volant d’une MX-5 il y a quelque mois, j’étais déjà foutu. Cette voiture est un distillat de ce qui touche au cœur un petrolhead. Et c’est vrai pour chaque génération du modèle qui année après année a su perpétuer la lignée de celle qu’on appelle affectueusement Miata. Le plus difficile dans cet exercice, ce sera de ne pas redire ce qui a déjà été écrit par mes collègues.

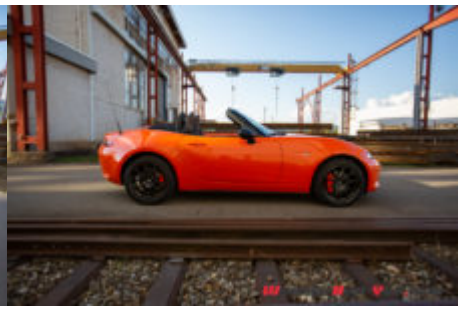


- 4 cylindres, essence, 1’998 cm^3
- 184 ch à 7’000 t/min
- 205 Nm à 4’000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 219 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1’105 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3’915 x 1’735 x 1’230
- Conso. mesurée : 7.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 156 g/km (G)
- dès CHF 40’990.-, mod. essayé: CHF 40’990.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Je vous pitch la MX-5, de la première à la dernière : petit cabriolet 2 places, propulsion, moteur 4 cylindres en ligne en position avant et un caractère commun à tous les modèles. Alors qu'avant elle pouvait compter sur une certaine concurrence, elle fait maintenant figure de résistante dans un marché aux règles dictés par les normes et d'une façon générale "l'automobile raisonnable". Seulement c'est impossible de décrire la MX-5 comme déraisonnable, en deviendrait-elle raisonnable et donc socialement acceptable ? Oui, c'est une certitude !





A l'extérieur

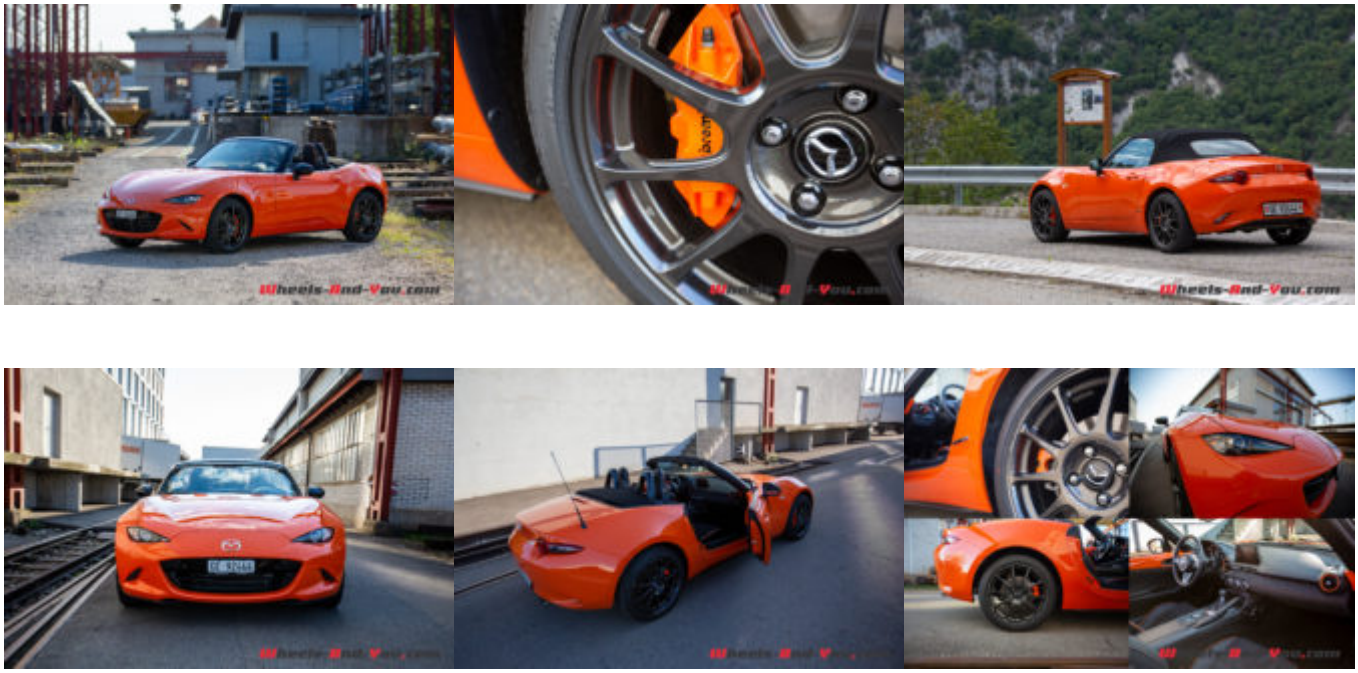
Telle qu'on la voit, la MX-5 se présente ainsi depuis 2015. Le dessin est encore dans l'air du temps, très japonais, mais ne m'émeut pas sensiblement. J'étais plus séduit par les galbes du prototype de 10 ans son cadet, servi en 2009 pour les 20 ans du modèle, en version Superlight pour l'occasion.

De profil, le petit roadster est racé : la ligne monte sur le capot, se prolonge horizontalement jusqu'au bout de la porte puis, après une petite élévation sur le coffre, on termine avec un porte-à-faux réduit. C'est sur cette bosse qu'on trouve l'antenne radio d'un autre âge mais que je n'enlèverais quand même pas. On dirait une petite RC Nikko, les vrais sauront.

Sur le capot, pas d'extravagance, juste deux galbes qui évoquent un froncement de sourcil sur ses optiques en amande. L'ouverture principale du bouclier suffit à alimenter en air le moteur, sans être caricaturalement grande. Enfin, derrière, le pare-chocs rebondi renvoie les phares plus en avant et sans fioritures. Un petit

détail qui me plaît c'est la forme arrondie des portes qui me rappelle celles d'une Viper.

Le schéma orange/noir est réservé à l'édition 30th Anniversary. Les étriers de freins sont passés par la même cabine de peinture avant d'être montés derrière un très joli jeu de jantes Rays anthracites gravées pour l'occasion. Celles-ci sont chaussées en Bridgestone S001, j'y reviendrai tout à l'heure.



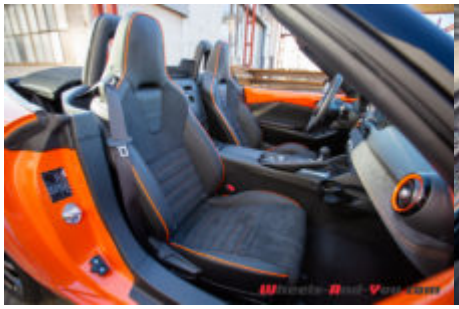
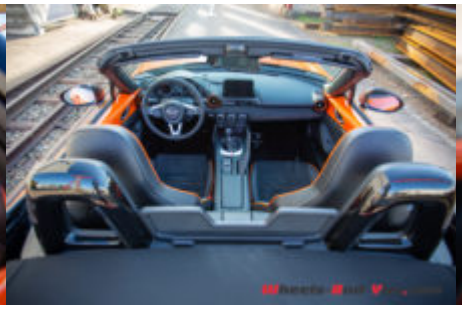
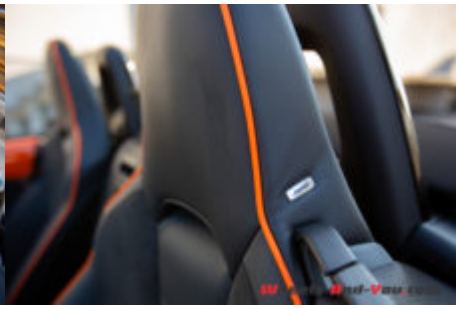
A l'intérieur

L'aménagement est un exercice de style et à lui tout seul : comment tout intégrer dans un espace aussi limité sans perdre le côté pratique ? Mazda répond excellemment bien à cette question. Sur la colonne centrale trône un petit écran, inutile d'en mettre un grand puisqu'une fois installé dans la voiture, on est tout près de lui.

En dessous de l'écran, un bloc de commande de climatisation qu'on utiliserait les yeux fermés. Ne reste qu'un peu de place pour deux ports USB et une carte SD avant d'arriver sur le tunnel et son petit levier de vitesse. Vous cherchez une prise 12V ? Plongez au fond de l'espace aux pieds du passager, elle se cache un peu en retrait contre le tunnel en hauteur.

La finesse du volant est frappante, mais j'ai la plus grande peine à m'en séparer tellement il tient bien en main. Ajoutez à ça un diamètre qui semble grand dans ce petit habitacle, il s'avère en fait de la taille exacte qu'on souhaite à l'usage.

Les rappels de couleur orange sont très élégants et éclairent l'intérieur. Le contraste cuir noir/alcantara et surpiqûres oranges allient de très beaux matériaux de façon harmonieuse. Pour son anniversaire, la MX-5 s'est surtout offerte, en série, deux baquets Recaro qui pourraient s'avérer trop étroits dès un certain gabarit. Pour moi ils sont parfaits, notamment avec le haut-parleur Bose intégré à l'appuie-tête pour faire profiter de musique même en roulant décapoté et cela sans faire hurler la stéréo.




Sous le capot

Motorisation incontournable pour la Miata : 4 cylindres en ligne, 2 litres, dans sa version la plus performante. On est loin de ce que Honda a pu sortir de son bloc logé dans la S2000 et ses 120 ch/l mais avec 184 poneys la MX-5 n'a pas à rougir. D'autant qu'elle n'affole pas l'aiguille de la balance.

Toujours gâtée pour son anniversaire, de série, les liaisons au sol sont assurées par des équipements de marque Bilstein. Le freinage est un mix de Brembo à l'avant et de Nissin à l'arrière. Que du beau matériel pour une série limitée plutôt raffinée.





Au volant

En quelques kilomètres je suis déjà conquis. La Mazda MX-5 va simplement à l'essentiel et par le plus court chemin. Commençons par ouvrir le toit, à la force des bras car bien plus léger. 4 secondes suffisent à ouvrir, comptez-en 8 pour fermer. On peut clairement se passer du moteur.

La MX-5 a deux choses qui se font rares : un moteur atmosphérique qui aime être chassé haut dans les tours et ceci pour le seul plaisir des roues arrière qui doivent jeter la petite japonaise en avant. A ce tarif, difficile de trouver une autre propulsion aguicheuse sur le marché.

Le plaisir de conduite vient incroyablement vite. Simplement se déplacer en ville est déjà amusant. Du bout du pied sur ses petites pédales idéalement placées, on met très vite cette Miata en mouvement. Même si la majorité de la puissance se trouve en haut, il y a assez de couple en bas pour adopter une conduite souple au quotidien. Ainsi elle ne vous en coûtera qu'un peu plus de 7 litres de SP95 au 100 km. Sur l'autoroute, on peut descendre à 6.2 l/100 km.

Cependant, la principale raison d'être de ce petit roadster, ce n'est pas tant de vous déplacer avec un but mais plutôt de parcourir une boucle la plus agréable possible. Par son poids plume qu'on expédie de virage en virage sans sembler mettre à mal les suspensions, elle excelle dans cet exercice. Son comportement très précis, mais surtout prévisible, intensifie le plaisir ressenti lorsque l'asphalte se fait tortueux à souhait et que l'horizon dévoile un magnifique paysage dont on profite à 360°.

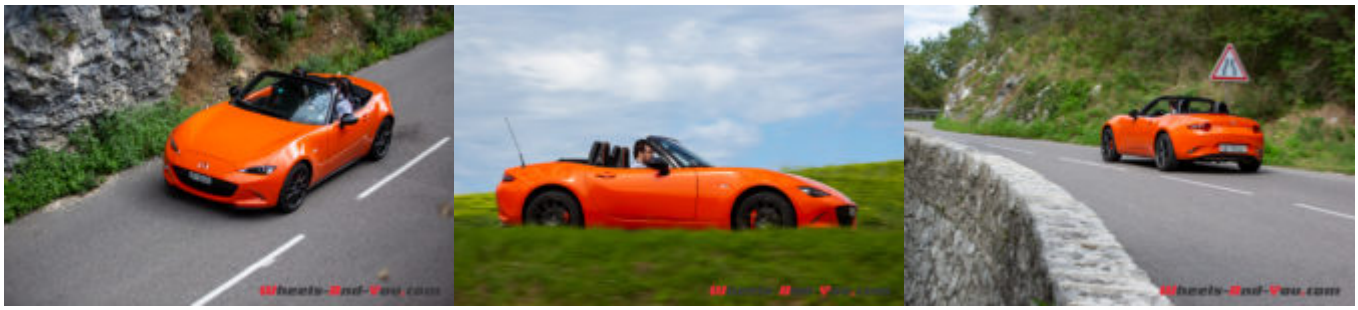
La généreuse dotation du système de frein est difficile à prendre en défaut. La pédale donne constamment un très bon feeling du freinage même lorsqu'on la sollicite de façon courte mais intense et répétée. Comme lorsqu'on entre en virage sur les freins. On charge ainsi l'avant, ce qui aide à placer la voiture puis on ressort en chargeant l'arrière à la remise de gaz. Il faudra avoir atteint un

rythme déjà très élevé avant de sentir un début de sous-virage à l'accélération.

Avec les suspensions haut de gamme dont cette MX-5 est équipée de série, vous pouvez bien essayer de la faire survirer, sans provocation de votre part elle n'essayera pas de se présenter par le siège en courbe.

Si les virages en Miata sont addictifs, les changements de rapport le sont presque plus. Car pas besoin d'avoir une belle route pour prendre sa dose. Alors que les constructeurs s'acharnent à proposer la boite automatique la plus discrète possible, ce n'est pas ce qu'on veut. Un levier de vitesse au mouvement aussi fluide, le verrouillage ferme, le guidage d'une précision sans faille. Chaque ingénieur en charge d'une transmission devrait en avoir roulé une.

Rappelez-vous qu'on a en plus des pédales idéalement placées, ce qui permet d'exécuter très facilement un talon-pointe. Deux semaines à son volant et je me suis bien perfectionné pour la manœuvre. Durant cette période j'ai évidemment aussi droit à quelques averses m'obligeant à rendre la voiture à nouveau étanche. L'isolation phonique de la toile n'est évidemment pas à son avantage, pour le reste c'est indéniablement une voiture qu'on peut conduire toute l'année. Seul les pneus S001 de Bridgestone me donnent parfois quelques sueurs sur le mouillé.









Verdict

Un mythe, un échange, un souvenir indélébile. Voilà comment je synthétise mon essai de la MX-5. Toutes les qualités qu'elle rassemble font d'elle une référence et selon moi la réponse qui revient à chaque fois qu'on fait le tour de la question. À l'exception d'un usage familial, cette Mazda mérite sa chance quoique vous cherchiez comme voiture plaisir.

Seulement pour avoir cette édition spéciale, seulement 3'000 exemplaires, il faudra vous faire une raison car elles ont toutes trouvées acquéreur. Même en options et accessoires vous ne la reproduirez pas fidèlement. Ce petit côté « Collector » la rend alors plus attachante encore.



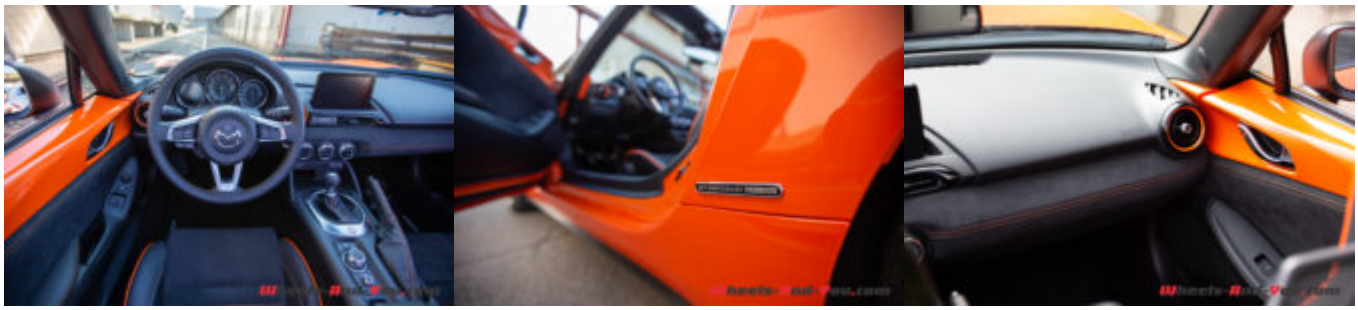





<u>Prix et options – Mazda MX-5 30th Anniversary</u>

Prix de base : CHF 40'990.-

<u>Prix TOTAL : CHF 40'990.-</u>

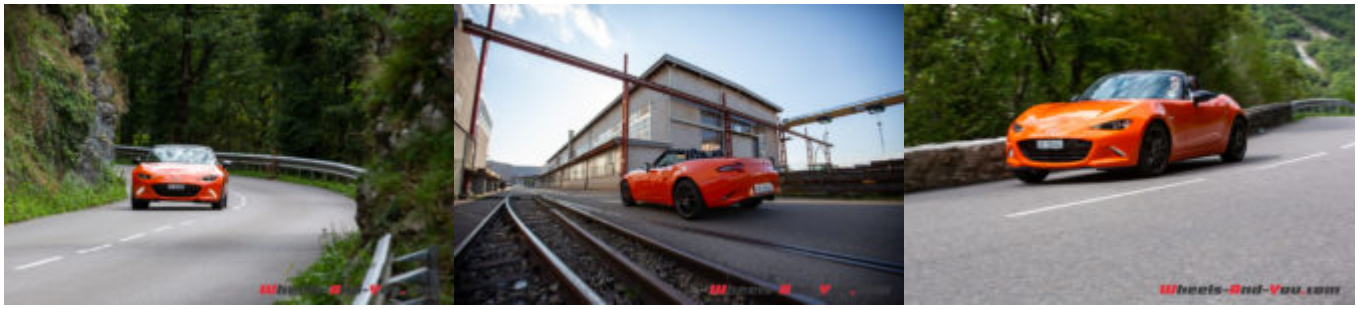


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda MX-5 30th Anniversary.







A lire aussi

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 : 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 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



