Essai – Mazda MX-5 RF : Un toit rigide pour une icône

Voilà 28 ans que la MX-5 représente une référence incontournable parmi les amateurs de petites décapotables. Cette génération de l'iconique modèle propose désormais une version à toit rigide escamotable baptisée "RF". Voyons si la variante "Retractable Fastback" (et non pas "Roger Federer") de la Miata est à la hauteur des standards du modèle.



- 4 cylindres, essence, 1'998 cm^3
- 160 ch 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 : 1'167 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'915 x 1'735 x 1'235
- Conso. mesurée : 7.96 l/100 km
- Emissions CO_2 : 154 g/km (G)
- dès CHF 31'300.-, mod. essayé: CHF 45'028.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

Tandis que Mazda partage désormais la plateforme de la MX-5 avec Fiat pour le revival de la 124 Spider, voilà que la marque nipponne sort une version inédite de son modèle deux places vedette. Est-ce pour mieux damer le pion à la cousine transalpine ? Que donne sur la route cette mouture de la Miata ? Tentons, sans jeu de mots, de le découvrir.



A l'extérieur

Il est rare de nos jours qu'une voiture voie ses cotes réduites sur une nouvelle version. Pourtant, la MX-5 de quatrième génération perd 10 cm par rapport à la précédente, elle mesure même 7 cm de moins que les deux premières souches. Ce sont également 100 kg de moins sur la balance pour la Miata Mk4. Le mécanisme à toit rigide de la version RF ajoute quelque 92 kilos supplémentaires. Malgré ce surpoids, notre véhicule de test affiche donc une masse qui reste avantageuse par rapport à sa devancière.

Les lignes s'inspirent du KODO, "l'âme du mouvement", cher à Mazda. C'est également dans cette philosophie que l'intégration du toit rigide a été pensée et dessinée. Visuellement, je situe notre MX-5 entre une BMW Z4 qui aurait rétréci au lavage et une Jaguar F-Type pour l'incorporation des feux arrière et le long capot plongeant. Au final, cela donne à la RF un air de petit coupé fort agréable à regarder.

Toutefois, l'identité visuelle des Mazda modernes est reconnaissable au généreux sourire de la calandre. Les optiques sont plus petites et plus effilées que sur les autres modèles, donnant à cette Miata un regard légèrement trop plissé à mon goût. De profil ou de trois quarts, ma préférence hésite entre toit ouvert ou toit fermé, chacune des options mettant la silhouette en valeur de manière différente.

Notre voiture de test est la Launch Edition très bien équipée, notamment de

superbes jantes BBS 17 pouces noires qui rehaussent avantageusement l'ensemble. Quant à la robe Machine Gray habillant notre RF, elle n'est pas dénuée d'élégance, même si je lui préfère les Soul Red et Blue Reflex proposées par la marque, mais indisponibles sur notre version Launch Edition. Par ailleurs, je suis surpris par la hauteur de caisse de cette MX-5, pourtant équipée de suspensions sport Bilstein. Je la trouve un peu trop élevée. Pour ma part, j'opterais sans hésiter pour les ressorts courts optionnels.

De tout ceci ressort néanmoins une silhouette sportive et râblée. Indéniablement moderne, elle ne renie pourtant ni ses origines, ni son histoire. Malgré quelques bémols, c'est pour moi une réussite. J'ai même un petit coup de cœur pour cette version RF dont la cinématique du toit prend 13 seconds seulement. Il est possible de l'actionner jusqu'à une vitesse de 10 km/h.



A l'intérieur

Le cockpit respire la simplicité et la sportivité. Le trio de compteurs, avec le compte-tours au centre, est sans surprise mais parfait dans sa visibilité. Tout est fonctionnel et intelligemment présenté. Sus au superflu ! Cela me rappelle un peu, et c'est un compliment, un tableau de bord de Porsche 718. Le volant est, lui aussi, parfait à la prise en main, tout comme l'exquis levier de vitesses de la non moins délicieuse boîte manuelle à 6 rapports.

Ce sont les sièges Recaro qui équipant la Launch Edition qui attirent pleinement mon attention. Ils sont non seulement très beaux, mais ils offrent une assise et un maintien excellents. En revanche, la hauteur disponible avec le toit fermé me semble insuffisante. En effet, malgré mon mètre-septante-trois seulement, ma tête affleure déjà le plafond. Il me serait totalement impossible, dans cette configuration, de porter un casque pour une éventuelle sortie circuit. Ceci étant, je ne me sens absolument pas confiné dans cet espace, bien au contraire, m'y voilà idéalement calé pour parcourir monts et vaux.

Pour le reste, malgré quelques plastiques durs çà et là, la qualité perçue est plutôt bonne et l'assemblage bien réalisé, même si je constate quelques couinements et vibrations entre les éléments. Rien de rédhibitoire, il ne faudrait juste pas que cela s'accentue sur une auto prenant de l'âge et des kilomètres.

Au milieu de la planche de bord s'élève un très correct écran tactile de 7 pouces regroupant les fonctions d'infodivertissement, de GPS, de téléphonie et d'informations sur le véhicule. Des boutons et une molette jouxtant le levier de vitesses permettent une navigation aussi intuitive que le tactile qui se désactive lorsque le véhicule roule.



Sous le capot

Ce sont 160 ch à 6'000 t/min et 200 Nm à 4'600 t/min que distille le 4 cylindres essence de 2 litres Skyactiv qui occupe le compartiment moteur. Sans être excessif, c'est suffisant pour propulser avec bonheur notre petite MX-5 au poids contenu. La boîte manuelle 6 vitesses qui transmet la puissance aux roues arrière est exempte de reproches, tant pour ce qui est de l'étagement que du maniement de son levier. C'est un pur plaisir de passer les vitesses, accompagnées ou non d'un velouteux talon-pointe.

Notre auto d'essai est équipée de la technologie de récupération d'énergie I-Eloop qui fonctionne sur 24 Volts et non sur 12. Ce détail permet, à chaque décélération et à chaque freinage, de stocker l'énergie récupérée dans un condensateur plutôt

que sur batterie. Ce condensateur s'occupe ensuite de distribuer l'électricité emmagasinée soit pour charger la batterie, soit pour alimenter la climatisation, les éclairages, l'électronique embarquée… Cela présente un double avantage. D'abord, ça déleste le moteur de ces tâches annexes pour qu'il puisse uniquement se consacrer à sa mission première : mouvoir le véhicule. Ensuite, cela induit une diminution de la consommation pouvant, aux dires du constructeur, atteindre 10% dans les bouchons.

Les chiffres officiels de sobriété sont, comme d'habitude, en-deçà des mesures réelles. Ainsi, au lieu 6.6 l/100km annoncés en cycle mixte, je calcule une moyenne de 7.96 l/100km qui s'échelonne entre 7.5 et 8.72 l/100km de conso minimum et maximale. Ce n'est pas exceptionnel, mais au vu de l'utilisation de la voiture au fil de mon essai, je ne trouve pas ça outrageux non plus.





Au volant

Opter pour une MX-5, c'est préférer le plaisir de conduire aux aspects pratiques. Et du plaisir, notre MX-5 RF en regorge ! On sent très vite l'excellente répartition des masses, l'immédiateté de la réponse moteur et la docilité du châssis. En revanche, je suis étonné de la souplesse des suspensions, à mettre sans doute en corrélation avec la hauteur de caisse évoquée plus tôt. Il en découle que, lors d'arsouilles musclées sur du sinueux, le comportement de la voiture n'est pas exempt de roulis. Ca ne l'empêche pas d'agilement ricocher de courbes en courbes, en assaisonnant ses paraboles d'exquis déhanchés. Mais, à l'attaque d'une route au revêtement irrégulier, les suspensions ne parviennent pas à compenser les inégalités. L'auto sautille alors plus que de raison, du moins davantage que ce que l'on s'imagine d'un petit véhicule rase-motte comme le nôtre, péjorant l'adhérence et la tenue de route. Un col comme celui de la Croix serait, par temps humide, à appréhender avec humilité.

Tout ceci ne déprécie en rien le plaisir au volant. Au contraire même, c'est comme

si cette souplesse de suspensions accentuait la tendance joueuse de la Mazda. Une fois les systèmes électroniques désactivés, rien de plus facile que d'enrouler une épingle ou un rond-point. Et comme cela se fait avec une puissance modeste, on garde aisément le contrôle de l'auto, moyennant une vigilance ordinaire. On se fait plaisir à vitesse raisonnable avec un bon ressenti de la route grâce aux explicites remontées d'informations de la direction.

Par ailleurs, sur autoroute, notre RF est capable de manger du kilomètre sans fatiguer ni courbaturer son conducteur. Et en ville, son petit gabarit lui permet de se faufiler agilement dans la circulation et de s'en extraire avec célérité si besoin. Bref, voici une petit auto heureuse et très polyvalente, du moment que l'on n'est pas plus de deux et sans bagages excès de bagages. Car si son coffre emporte facilement une petite valise, un sac de tennis, voire des affaires de golf, ses 127 litres sont vite remplis et les rangements intérieurs quasi inexistants.

Quoique non dénué d'efficacité, le comportement global est surtout ludique. Au volant de la RF, le sourire est immuable. Malgré la permanence du beau temps sur la durée de mon essai, je parcours pas mal de lacets avec le toit fermé. Je constate que le comportement de l'auto est alors plus rigoureux. Si l'arrière ne rechigne pas à se dérober quand on le provoque, une fois placée et son adhérence trouvée, la voiture est sur des rails. Les passages en courbes sont indéniablement plus efficaces, les trajectoires plus proprement maîtrisés. Sans doute le toit rigide, selon qu'il est replié ou non, modifie-t-il légèrement la répartition des masses ainsi que la rigidité de l'ensemble.

Quant au bloc moteur, s'il ne démérite pas, je trouve qu'il manque un peu de rage et de quelques centaines de tours par minute pour être véritablement emballant. Ceci est dit indépendamment de l'expressivité de l'échappement qui offre de rauques vocalises. Sans aller jusqu'à éveiller des frissons, elles agrémentent les montées en régime comme les descentes de rapports et confirment l'ADN sportif de cette MX-5.









Verdict

Lors d'un précédent essai, j'avais adoré la Fiat 124 Spider. Avec sa cousine MX-5 de notre test, mon béguin se confirme. Bien que la Mazda présente une personnalité différente du Spider Fiat, plus souple et plus joueuse, me voilà également accro à la Miata nouvelle ! Quant au toit rigide, je trouve qu'il ajoute de l'allure à la silhouette. C'est également une option sécurisante selon l'endroit où l'on parque la voiture, car plus solide qu'une capote en toile.

La RF serait-elle ma variante favorite de la MX-5 ? Elle présente d'indéniables atouts, mais entre Fastback et Roadster, mon cœur balance. Et le prix de CHF 45'028.- de notre auto de test est plutôt dissuasif. Mais rien de grave, car les tarifs pour la RF débutent bien plus bas, dès CHF 31'300.-. Toutefois, un modèle à motorisation SKYACTIV-G 160 vous coûtera CHF 34'300.- de base, CHF 37'700.- s'il est pourvu de la technologie I-Eloop/I-Stop. C'est CHF 3'000.- de plus qu'un Roadster équivalent. Pour ma part, je trouve cette différence de prix justifiée par le mécanisme et les avantages du toit rigide.





<u>Prix et options – Mazda MX-5 RF S-G 160 MT Launch Edition</u>

Prix de base : CHF 44'900.-

Jeu de tapis "Luxury" : CHF 128.-

<u>Prix TOTAL : CHF 45'028.-</u>





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

Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour le prêt de cette Mazda MX-5 RF “Launch Edition”.













<u>A lire aussi</u>

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 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









