Essai – Mazda MX-5 SKYACTIV-G 184 MT : Light, sea, sun and fun

30 années que la mythique MX-5 arpente les routes du monde entier sans jamais déméríter. Son succès est légitime et la voilà qui nous revient dotée d'une motorisation revisitée. Mais qu'en est-il à l'aube des normes de plus en plus draconiennes qui chassent petit à petit les véhicules purs et durs qui nous ont tant fait rêver ?



- 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 : 1'116 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'915 x 1'735 x 1'230
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 156 g/km (G)
- dès CHF 32'500.-, mod. essayé: CHF 40'127.-

Texte : Xavier Bais / Photos : François Cuany

1989, la NA (mk1) apparait sous le doux nom de MX-5, aussi connue sous le nom Miata, notamment aux Etats-Unis. Un subtil mélange de Roadster British à la sauce piquante et sucrée japonaise. Le succès est immédiat. 1998, la NB (mk2) lui succède sans les fameux phares escamotables, mais le succès perdure. 2006, c'est la NC (mk3), plus bourgeoise et surtout plus sécuritaire, elle perd un peu de son côté "light" originel. Mais elle plait toujours autant. 2015, la ND (mk4) arrive, toujours plus sécuritaire (normes obligent) mais avec un retour aux sources, plus légère et plus courte, dans l'esprit de la première génération.

Du coup, la MX-5 est la sportive découvrable deux places la plus vendue au monde. Elle a dépassé le million d'exemplaires sur ses quatre générations confondues. Le dernier opus, quatrième du nom donc, avec ses 160 ch en version toit souple ou rigide (RF) ne fera qu'accentuer le phénomène. D'autant que franchement, la concurrence n'est pas vive. Seule la cousine Abarth 124 Spider, partageant la même plateforme, mais dotée d'un 1.4 Turbo de 170 ch, peut rivaliser. Et encore. Car nous avons aujourd'hui à l'essai la MX-5 avec le nouveau moteur SkyActiv-G de 184 ch. Contact.







A l'extérieur

Rien de vraiment nouveau sur cette MX-5 ND qui date de 2015, si ce n'est un inédit coloris Black Metallic pour les jantes en alliage. Cela va d'ailleurs parfaitement avec la teinte « Jet Black » de la carrosserie de notre voiture d'essai.

Je ne savais même pas qu'elle existait en noire !

Mazda offre souvent de belles couleurs. Il existe notamment un céramique (blanc/gris) à reflets nacrés. Je ne vous cacherais pas que j'aurais préféré du rouge, mais ce rouge métal (Soul Red Crystal) que j'affectionne, est devenu tellement fréquent sur toute la gamme Mazda qu'au final je trouve que le noir lui va bien. Pour mon prochain achat, j'hésiterais vraiment, d'autant que ce Roadster existe aussi dans un superbe bleu/gris. Ceci, combiné à l'une des nouvelles couleurs de capote, cerise noire, voire brun, pourrait être sympa. A vous de choisir.

Quoiqu'il en soit, la ligne, tout en respectant toujours le « Kodo », l'âme du mouvement, est à croquer. On l'aime, je l'aime. Le regard de serpent de cette MX-5 m'a envoûté et pourtant je ne m'appelle pas Mowgli. Allez, juste pour dire, je trouve l'antenne radio mal placée et trop haute sur l'aile arrière droite. Certes, cela peut faire vintage, mais la voiture se veut et est résolument moderne. Ne serait-il pas possible de l'intégrer dans le pare-brise avant ?

Pour finir, l'avantage quand on a une petite voiture basse, on se régale pour la laver et la lustrer. On n'y passe pas des heures. Essuyer les courbes de cette MX-5 n'est pas si désagréable.













A l'intérieur

L'intérieur évolue un peu plus. Le volant gagne un réglage en profondeur (sur 30mm) et l'inclinaison des sièges a été revue et optimisée. Avec l'option Sport Pack nous avons droit, entres autres, à des Recaro. Ils sont magnifiques, confortables et me maintiennent vraiment bien dans les appuis.

L'ensemble des assemblages est parfaitement réalisé. Quelques astucieux petits rangements sont disséminés au centre sur le tunnel et derrière les assises. Ce sont les seuls car il n'y a pas de boite à gants devant le passager ! Des accessoires existent, style porte gobelet si vous le désirez. Un volant plus épais ne m'aurait pas déplu, mais c'est un avis très personnel. La position de certains boutons me gêne. Les rares fois où je veux écouter la radio, de qualité au demeurant (système Bose 9 HP), et utiliser la commande volume au volant pour baisser ou monter le son, je me retrouve à appuyer sur le bouton situé au centre et qui déclenche la commande vocale. Ceci qui entraîne la coupure de la radio car l'ordinateur, gentil qu'il est, me demande ce que je veux. Écouter ma radio, c'est tout !!!

Le volume du coffre est rikiki avec ces 130 litres, mais bien organisé, il suffira pour deux et un week-end. Enfin ce sera aussi selon votre compagne ou compagnon… Dites-lui bien de n'emmener que du light, autrement elle ou il devra composer avec son sac à ses pieds. Et comme la place est déjà comptée côté passager, ça pourrait devenir compliqué. Reste que le coffre permet quand même d'accueillir deux valises de cabine.

J’apprécie rouler la nuit, décapoté en allumant les sièges chauffants, de série, tout comme les phares à LED adaptatifs et le système HBC qui gère automatiquement le passage phare/plein phare. Les tapis de sol « Luxury » en option sont en moquette épaisse qui se nettoie très facilement. L’alerte de franchissement de ligne, de série, est à déconnecter, tant elle est dérangeante sur petites routes.

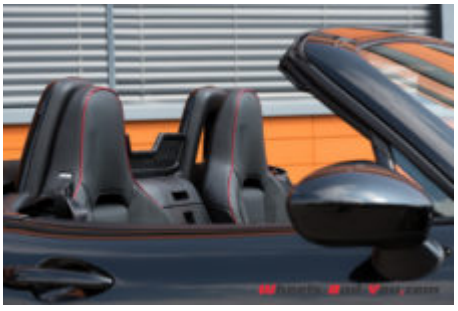
Dernière option pour cette voiture d’essai, l’Apple CarPlay et Android Auto. C’est bien, mais tout comme de la caméra de recul et autres aides à la conduite (alerte de fatigue, aide au freinage intelligent en ville, reconnaissance des panneaux de signalisation) qui ne sont pas présents sur ce modèle mais disponibles en option (Pack Innovation), je m’en passerais allègrement. D’ailleurs, je verrais bien une version plus dépouillée, sans écran, sans radio, juste le volant et les pédales. “Light is Right” comme dirait M. Colin Chapman !













Sous le capot

Il est loin le temps où, en 1989, la MX-5 possédait un petit moteur délivrant 115 ch. Aujourd'hui, il existe bien un 1.5 l qui d'ailleurs gagne un petit cheval et passe à 132 ch. Pour un budget moindre, il est très plaisant car on peut le cravacher et monter dans les tours pour en obtenir toute la quintessence.

A l'essai aujourd'hui, nous avons un nouveau 2.0 l atmosphérique SkyActiv-G retravaillé qui évolue significativement par rapport à la génération précédente. Version coupleuse mais peut-être un peu trop « pépère » pour ce petit Roadster. Pas facile de faire évoluer un moteur ayant déjà un taux de compression très élevé de 13:1. Et pourtant, les ingénieurs de chez Mazda l'ont fait. Ce moteur gagne 24 ch et 5 Nm. Cela parait peu mais c'est un grand pas. Les 5 Nm en soi ne sont pas faramineux, mais on obtient les 205 Nm à 4'000 t/min au lieu des 4'600 t/min. Le régime maximum passe de 6'800 t/min à 7'500 t/min.

Pour obtenir cela les ingénieurs d'Hiroshima ont limité les frictions pour les parties mécaniques, allégé les bielles (-41 g). Les pistons, redessinés, perdent 27 g. Ils ont monté un nouveau volant moteur double masse plus léger diminuant l'inertie et permettant des montées en régime plus rapide. Puis, ils ont optimisé le conduit d'admission plus court avec un papillon. A cela, on ajoute des soupapes plus grosses et l'arbre à cames a une levée supérieure à l'échappement. Pour finir, le silencieux principal a été revu. Cerise sur le gâteau, et preuve de l'excellent travail effectué, ce moteur passe la nouvelle norme d'homologation Euro6d-Temp. Une optimisation dans les détails. Et comme on le sait, ce sont souvent les « petits » détails qui font la différence.

Avec un 0 à 100km/h en 6.5 secondes et une consommation moyenne mesurée à 8.4 l/100km en étant toujours pieds dedans, nous avons un Roadster sportif et économique.







Au volant

En 1989, j'avais rêvé devant la belle Miata bleue. Je n'avais pas les moyens de me l'offrir. J'ai laissé passer le temps et les générations suivantes sans jamais en prendre le volant. Des occasions manquées et pourtant je gardais toujours un œil sur ce petit Roadster. A la rédaction, quand j'ai vu qu'une version 184 ch sortait sur le marché, j'ai tout fait pour en obtenir l'essai. Six mois de patience et me voilà devant ce petit « bonbon » noir. Capoté, il faut avoir la forme sans les formes pour pénétrer et se sentir bien dans cet habitacle exigu.

Plus tard, je verrais que décapoté, c'est plus facile et plus sympa d'y « descendre ». Ici point, de capote électrique, c'est du light mais de conception simple, fonctionnel et rapide. On déverrouille en tirant sur une manette située au-dessus du rétroviseur central. Puis on jette la capote vers l'arrière jusqu'à ce qu'elle se verrouille dans un petit « glang » signifiant qu'elle est bloquée mécaniquement. Pour la déverrouiller, il y a une poignée au centre entre les appuis tête. Il n'y a plus qu'à remonter la capote, la crocheter et le tour est joué. Le système est léger. Il y a vraiment de l'esprit anglais dans cette petite japonaise.

Je trouve rapidement ma position de conduite. Petit regret tout de même, je me sens assis un peu haut et je le vérifie assez vite car le vent lèche beaucoup le haut de mon crâne. Je peux juste incliner l'assise. De ce fait, face au soleil en baissant le pare soleil, mon champ de vision s'amoindrit. 30 mm plus bas en assise serait parfait. Les plus de 1m75 pourraient être gênés. Plus tard, à vive allure sur autoroute, j'essaye de me vautrer dans le siège en me faisant petit pour voir ce

que ça donne au niveau du vent. J'en reçois toujours autant… Avec une casquette, c'est très supportable, sinon la mise en pli en prend un coup ! Mais bon, on roule en Roadster, décapoté ou pas. Pour ma part, je ne le ferme qu'un jour de pluie. D'ailleurs, même capoté, il reste très agréable et à ma grande surprise, je ne m'y sens plus à l'étroit. Une question d'habitude je pense.

Sortons de l'autoroute et prenons un col. Poussée forte dans les virages, l'arrière se place et, sans lâcher d'accélérateur, la voiture se tasse et garde sa trajectoire. Un régal, on dirait qu'elle possède des semi-slicks, alors que nous ne sommes « qu'avec » de bons Bridgestone Potenza « route » (205/45/17). Notons que ces derniers sont excellents aussi bien sur le sec que sur le mouillé.

Parfois sur mauvaise route et à vive allure, la voiture « décolle », ou plutôt survole, et passe au-dessus des bosses. Le travail réalisé sur l'amortissement, ici avec des Bilstein sport jaunes, est remarquable. Je me dis, moins souple et plus basse, ce serait encore mieux. Enfin, mieux pour des slaloms en compétition ou des courses de côte. Car en passant sur une route bosselée, à fond de deux, voire de trois, je me dis, plus raide, cela ne serait pas passé aussi vite ! Le compromis de ce châssis pour la route est, avec ces amortisseurs, « tip top ». Il existe moins sport que les Bilstein jaune et très franchement, je ne recommande pas, ce serait trop souple. Dans cette configuration, même les dos d'âne sont absorbés avec une facilité déconcertante, là où je galère avec la Porsche Boxster m'obligeant à les prendre de travers.

La voiture est donc très confortable tout en restant sportive. Oui oui, sportive. Car on peut prendre un bon 7'500 t/min avant que cela ne rupte, sans avoir vraiment l'impression que le couple baisse passé les 4'000 t/min. Hop, on passe la vitesse suivante et grâce aux 184 ch, qui sont bien là, la voiture continue ses envolées haut dans les tours. C'est jouissif. Il manque peut-être un son plus sportif, mais ce dernier, capote ouverte, délivre un son grave, rauque, celui d'un 2 litres et ce n'est pas si désagréable. Tout juste parfois à bas régime, une petite résonance se fait entendre, mais rien de bien méchant. Est-ce qu'une ligne du style « Record Monza » que possède l'Abarth 124 Spider serait mieux ? Pas certain, nous avons là un petit cabriolet qui se veut cool et se doit de ne pas en faire trop. Ce ne sera jamais une MX-5 « MPS » (qui n'a d'ailleurs jamais existé, mais les plus anciens comprendront) mais on n'en est pas loin, il suffirait de peu de chose.

Sortant d'un Boxster, ce qui m'a demandé une adaptation, c'est l'étroitesse de l'habitacle. Ceux qui ont l'habitude de rouler en roadster « classic » n'auront pas de problème. On s'habitue vite à l'embourgeoisement qu'ont subi les voitures ces vingt dernières années. Là, il est encore facile de mettre le coude à la portière. On a vraiment l'esprit roadster à l'anglaise, c'est fun. On fait corps avec la voiture (en japonais : Jinba Ittai). J'aime plus particulièrement le toucher et la précision du train avant. L'équilibre est parfait. On sent l'arrière dans le creux des reins, c'est suffisamment prévenant, voire prévisible. Avec elle, pas d'entourloupe, on ne glisse jamais trop si on ne débranche rien. Elle est agile, comme le lapin… Il faut dire qu'avec le Sport Pack nous avons une barre anti-rapprochement qui rigidifie le châssis et limite la torsion et surtout un différentiel autobloquant « Torsen » qui agit à merveille. J'ai rarement ressenti aussi peu de sous-virage avec une voiture de série. Quant au freinage, nous avons des disques avant et arrière de dimensions raisonnables et ça freine du tonnerre. Le mordant est là, direct, et ça ralentit bien, j'adore. Le poids plume de la voiture aide aussi.

Vous ai-je dit que cette boite six vitesses avec ce petit levier est un régal ? Oui. Je vais me répéter alors, c'est l'une des meilleures qui m'est été donnée d'essayer. Rapide, bien étagée, précise, je n'ai qu'une envie, rétrograder pour repasser la vitesse supérieure. On pousse, on tire, ça passe sans souci, presque à la volée. Sur les axes rapides, afin d'effectuer un bon dépassement, un 6-4 sera nécessaire. Il se fait avec une telle aisance que c'est un plaisir. Tout est plaisir avec cette voiture.



















Verdict

A l'heure du downsizing et du turbocompressé, un bon et moderne deux litres atmosphérique robuste dans un châssis au top, accouplé à une boite bien étagée et surtout dirigée par un petit levier au maniement addictif, le tout en propulsion avec un poids « toutpetitrikiki », des dimensions redevenues raisonnables et un mordant au freinage, vous avez LA recette du bonheur. J'oubliais qu'en plus, c'est un Roadster et que conduire cheveux au vent, le nez en l'air, le coude à la portière, le plaisir est décuplé. De plus, même si ce n'est pas sa vocation première, cette MX-5 184 ch peut se conduire de manière très sportive. Je ne vais même pas parler du prix et de la garantie trois ans ou 100'000 kilomètres car

vous risqueriez de craquer et il n’y en aurait pas pour tout le monde… Attendez juste que je sois servi. A noter, pour ceux qui aiment l’orange, la version 30ème anniversaire (1989 – 2019), bien équipée, vous est destinée.













<u>Prix et options – Mazda MX-5 SkyActiv-G 184 MT Revolution</u>

Prix de base : CHF 35’800.-

Peinture métallisée « Jet Black » : CHF 800.-

Jeu de tapis «Luxury» : CHF 128.-

Apple Car Play : CHF 399.-

Sport Pack : CHF 3’000.-

<u>Prix TOTAL : CHF 40’127.-</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 SkyActiv-G 184 MT Revolution.
















A lire aussi

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









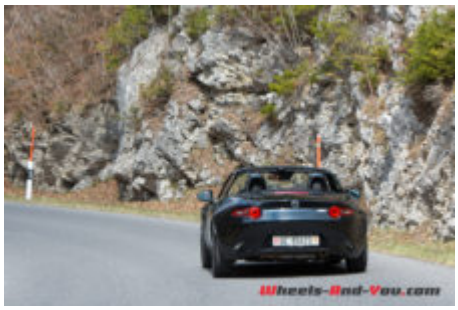









Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com