Premier contact – Mazda MX-5 30th Anniversary : Happy Birthday Mrs Miata !

La Mazda MX-5 fête cette année son 30ème anniversaire et pour l'occasion le constructeur japonais propose une série spéciale, limitée à 3'000 exemplaires. Wheels And You s'est rendu à Augsburg en Allemagne pour découvrir cette dernière déclinaison du mythique roadster.

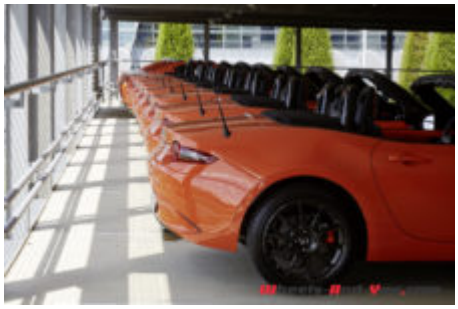
- 4 cylindres, essence, 1'998 cm^3
- 184 ch à 7'000 t/min
- 205 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 219 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'105 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'915 x 1'735 x 1'230
- Conso. mixte : 6.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 156 g/km (G)
- dès CHF 40'990.-

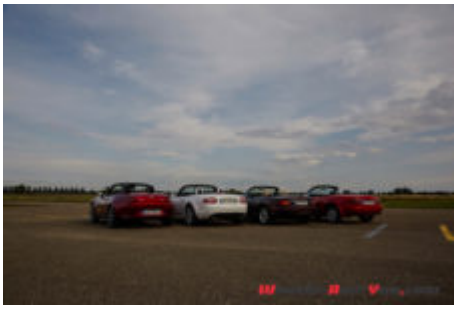
Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

Qui ne connaît pas la MX-5 ? Très peu de gens j’imagine ! Lancée en 1989, elle a puisé son inspiration dans les petits cabriolets des années 60, souvent d’origine anglaise. A mes yeux, elle est la réincarnation de la Lotus Elan, ce n’est pas rien.

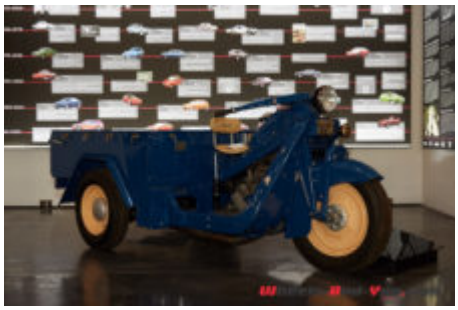
Depuis, quatre générations ont vu le jour et c’est le roadster le plus vendu au monde avec 1’085’345 unités, dont 359’045 en Europe (chiffres à fin mai 2019). La MX-5 a également relancé le marché des cabriolets 2 places car à la fin des années 80, il n’y avait plus que l’Alfa Spider qui perdurait.

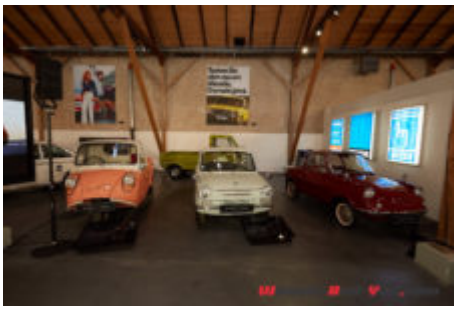
Aujourd’hui, la MX-5 30th Anniversary débarque pour fêter dignement ce trentième anniversaire et même si les différences sont minimes avec la version essayée il y a quelques mois, vous imaginez bien qu’il était impossible de refuser une telle invitation.





Avant de vous parler de cette MX-5, juste quelques mots sur le lieu qui nous accueille pour la conférence de presse. Il s'agit du Mazda Classic – Automobile Museum Frey situé justement à Augsburg. La famille Frey, le père et ses deux fils, représentent la marque dans cette région depuis 1978 et ils ont constitué une très importante collection de Mazda (environ 120 modèles). Dans l'antre d'un ancien dépôt de trams datant de 1897, ils ont créé un musée à l'honneur du constructeur japonais avec en permanence entre trente et cinquante autos exposées. Lors de notre visite, il y avait par exemple tous les modèles équipés du fameux moteur rotatif Wankel, dont une sublime Cosmo Sport 110S (Série II) de 1969. Toute l'histoire depuis le début des années 30 est retracée, c'est vraiment un endroit à découvrir si vous passez dans la région.

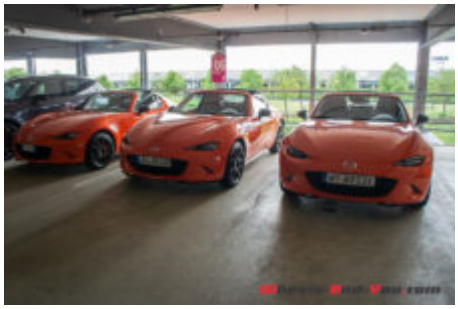


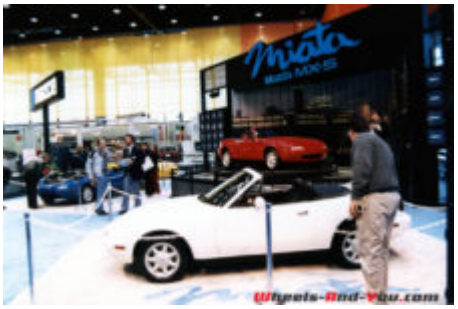


Esthétique

Pas vraiment besoin de revenir sur l’apparence de cette quatrième génération de la MX-5. Elle a subi une cure d’amaigrissement. Plus légère et plus fine, elle se veut plus proche de la première mouture. Certains lui reprochent des traits un peu trop différents de celles qu’elle remplace, mais il faut savoir évoluer et, au vu du plaisir qu’elle nous procure à son volant, on peut dire qu’elle a réussi son coup.

Première particularité, et pas des moindre, de ce modèle 30th Anniversary, sa couleur. En effet sa robe arbore une teinte Racing Orange plutôt voyante et surtout réservée à cette série spéciale. Il faut admettre que si cette MX-5 est votre voiture de tous les jours, ne soyez pas étonné que tout le monde sache où vous êtes à n’importe quel moment. Pas de tergiversation possible, c’est l’unique choix, il faudra l’accepter ou passer votre chemin. Pour ceux qui se poseraient la question, ce Racing Orange découle d’un jaune qui habillait une MX-5 Club Racer exposé comme « show car » à Chicago en 1989 lors de la présentation de la première génération.

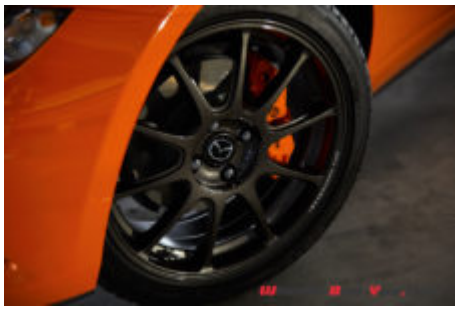


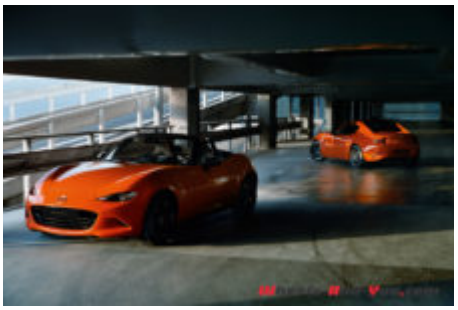


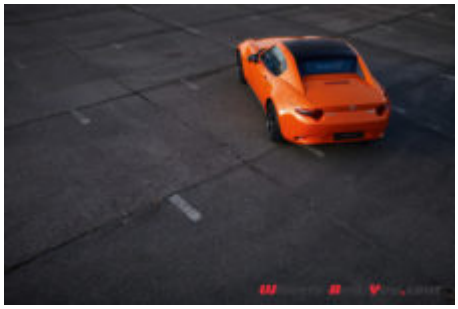
De plus, elle dispose de jantes 17 pouces RAYS spécifiques en aluminium forgé peintes en « Dark Gunmetal ». Ces dernières sont identiques à celles qui équipent les MX-5 Cup. On retrouve également en série des suspensions Bilstein, ainsi que des étriers de freins orange (Brembo à l’avant et NISSIN à l’arrière).

A noter encore que cette 30th Anniversary se décline en Roadster ou en RF (toit dur rétractable) et cela sans véritable quota pour l’une ou l’autre des versions. Dans notre pays, si globalement la MX-5 partage plus ou moins de manière égale ses ventes sur ces déclinaisons, Mazda Suisse estime qu’il devait y avoir plus de Roadster pour cette 30th Anniversary. Plutôt normal, elle devrait ravir un bon nombre de passionné(e)s de la petite japonaise avec un potentiel logique de

collection.

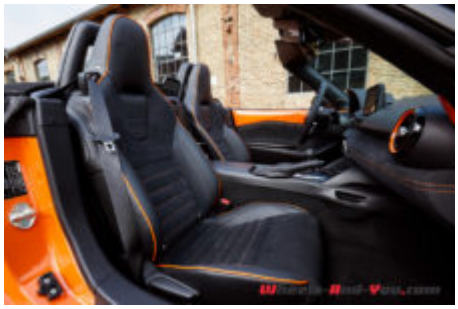






L’habitacle n’évolue pas vraiment par rapport à un modèle normal, si ce n’est qu’il dispose par défaut des sièges Recaro. Ces derniers, recouverts de cuir et d’alcantara, arborent pour l’occasion des surpiqures orange. La couleur se retrouve également sur différents éléments intérieurs tels que les parties supérieures des contre-portes.

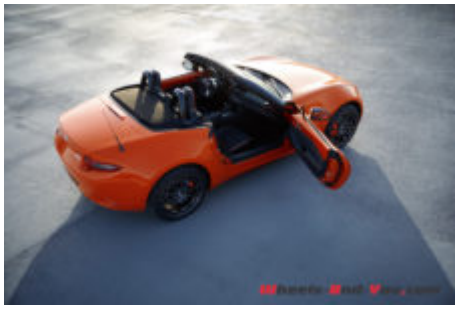
En terme d’équipement, cette 30th Anniversary ne fait pas dans l’économie, avec notamment de série, le système audio Bose ainsi que les technologies Apple CarPlay et Android Auto. Dans l’absolu c’est tout ce dont disposait l’auto essayée récemment, je vous invite donc à relire notre article si vous désirez plus de détails.



Sous le capot

Là encore, point de réelle surprise puisque nous avons justement découvert le nouveau moteur SkyActiv-G 2.0 lors de notre dernier essai. Pour rappel, cette mécanique développe maintenant 184 ch, soit 24 de plus qu'auparavant et il faut admettre que c'est juste ce qu'il faut pour rendre la MX-5 vraiment plus amusante.

En Europe, cette MX-5 30th Anniversary disposera uniquement de cette motorisation et exclusivement couplée à la boite manuelle 6 rapports. Au Japon et aux États-Unis, il sera possible de l'avoir avec la transmission automatique 6 vitesses. Toujours à titre d'information, dans son pays d'origine, le modèle sera également proposé avec le plus petit moteur, à savoir le SkyActiv-G 1.5 de 132 ch.



Au volant

Arrivé à l'aéroport de Munich, une dizaine de MX-5 30th Anniversary nous attend. Il n'y a pas à dire, même dans la pénombre du parking souterrain, elles en jettent avec cette couleur Racing Orange.

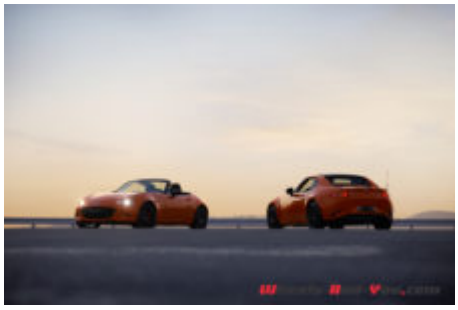
Pour débuter cette prise en main, nous partons au volant d'une version RF. Ayant eu l'occasion de conduire le Roadster avec ce nouveau moteur développant 184 ch, je suis impatient de voir ce qu'il donne dans la version à toit dur. En effet, lors de notre essai complet de la RF avec le précédent moteur 160 ch, j'avais trouvé que cela manquait de fun vis-à-vis du Roadster à motorisation équivalente. Pour le coup, je ne suis pas déçu, le gain de chevaux lui confère un tempérament juste ce qu'il faut plus pimenté. L'agrément du toit rigide n'est pas négligeable si vous désirez utiliser la voiture toute l'année, toutefois mon cœur penche quand même en faveur de la traditionnelle capote souple. Reste qu'en matière de design, je trouve que la RF est une véritable réussite ! Elle a l'avantage de proposer quelque chose de différent et surtout de pas du tout commun.

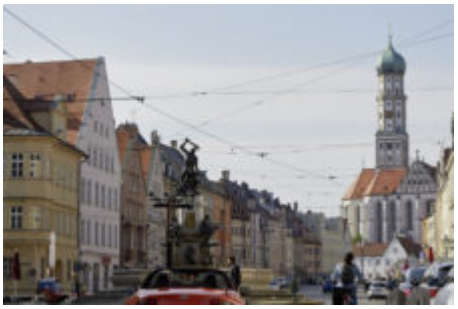
Le lendemain matin, c'est aux commandes du Roadster que je poursuis ma route. Même s'il n'y a qu'un peu plus de 40 kg qui séparent les deux versions, j'ai le sentiment que celle-là propose plus de vivacité. Il y a peut-être un effet psychologique je vous l'accorde. Cependant, une chose est sûre, la différence entre les deux déclinaisons me semble moins flagrante avec ce nouveau moteur et ça c'est vraiment une bonne nouvelle.

En comparaison avec la version essayée récemment qui disposait des mêmes suspensions, il n’y a pas de différence en terme de comportement routier. C’est léger, précis et amusant, la part belle est fait au plaisir de conduite, tout cela sans devoir atteindre des vitesses prohibées dans notre pays. Je n’ai donc pas grand-chose à rajouter aux impressions transmises par mon collègue il y a quelques mois.

Je suis également un inconditionnel de la MX-5, elle est à mes yeux le meilleur rapport qualité/prix/plaisir du marché. Dès les premiers kilomètres parcourus, vous avez le sourire aux lèvres et il ne vous quittera pas, d’autant plus que nous avons la chance de rouler exclusivement avec le toit ouvert. Enfin, là encore un avis qui n’engage que moi, mais sauf météo vraiment défavorable, une MX-5 ça se roule tout le temps cheveux au vent. Sur le Roadster, la capote manuelle se manie tellement facilement, aussi bien en ouverture qu’en fermeture, qu’il n’y vraiment aucune excuse pour ne pas en profiter au maximum.

Petit avantage de réaliser cette première prise en main en Allemagne, sur une portion d’autoroute sans limitation de vitesse : je peux exploiter pleinement les ressources de cette MX-5. Je suis agréablement surpris de constater qu’il est tout à fait possible de régater à plus de 180 km/h, en toute sérénité. Le comportement de la voiture reste sain, on se sent en confiance et décapoté avec les vitres remontées, il n’y a finalement pas trop de remous dans l’habitacle.





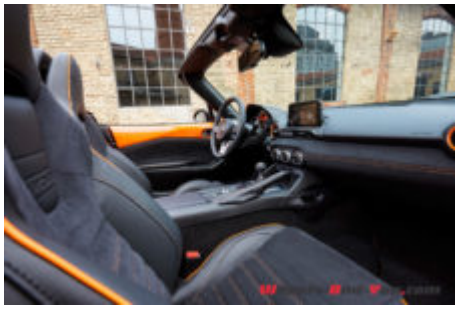
Verdict

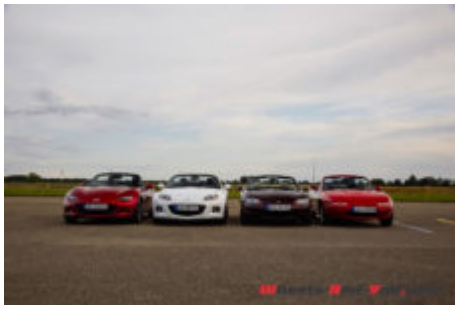
Cette MX-5 30th Anniversary fête dignement les 30 ans d’une merveilleuse auto au charme indéniable. Sur les 3’000 exemplaires produits, 1’800 ont été attribués à l’Europe dont 78 pour la Suisse et un peu plus de 200 pour la France. Apparemment, dans notre pays, elles sont déjà toutes vendues, ça va donc être difficile d’en obtenir une. Toutefois, Mazda Suisse en a deux au parc presse, d’ailleurs, un de mes collègue vient justement d’en prendre une pour un essai complet et il semblerait qu’une des deux sera à vendre ensuite. Ca vous intéresse ? Faites le nous savoir, on fera passer le message à qui de droit. Bon dans l’absolu, sauf si vous voulez absolument cette mouture spéciale, une MX-5

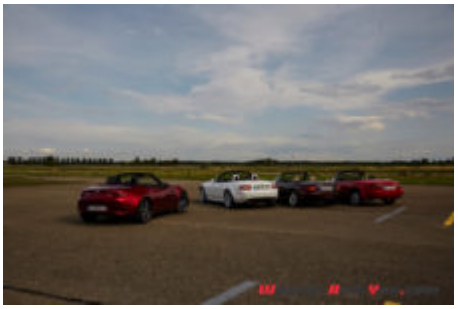
normale devrait déjà pleinement vous satisfaire.

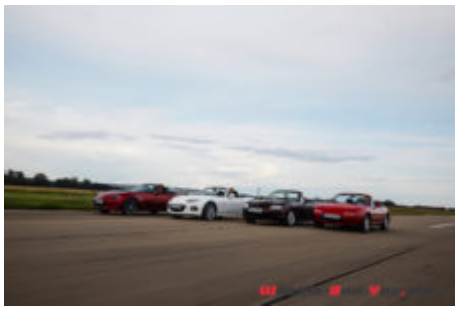
Dernier petit bonus de cet événement, Mazda Europe nous a donné la possibilité de prendre les commandes des générations précédentes. Vous imaginez bien que j’ai sauté sur l’occasion et j’ai ainsi parcouru quelques kilomètres avec une NA (première génération) et une NB (deuxième génération). Bien évidemment les évolutions sont flagrantes, mais ce qui est le plus frappant, c’est que déjà en 1989 la voiture offrait un agrément de conduite exceptionnel. Au travers des modèles, elle a également su conserver un plaisir immense à son volant confirmant son statut d’icône de l’automobile.

Bravo à toutes les équipes de Mazda qui travaillent depuis le début des années 80 sur ce merveilleux projet qu’est la MX-5, ne changez rien et continuez ainsi pour de nombreuses années !







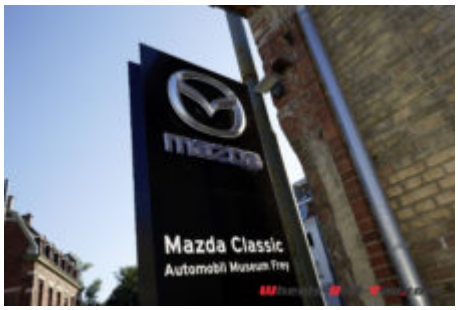


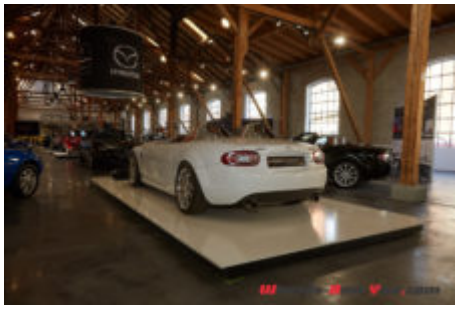
Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

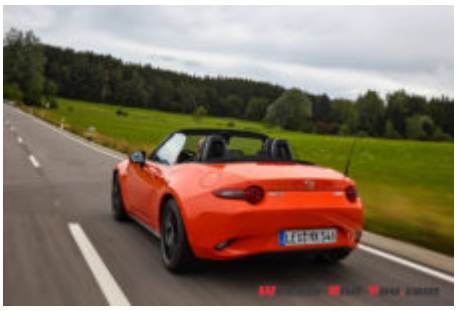
Nos remerciements à Mazda (Suisse) SA pour l’invitation aux essais presse de cette Mazda MX-5 30th Anniversary.

MX 546

MX-5


Mazda Classic
Automobil Museum Trier





A lire aussi

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

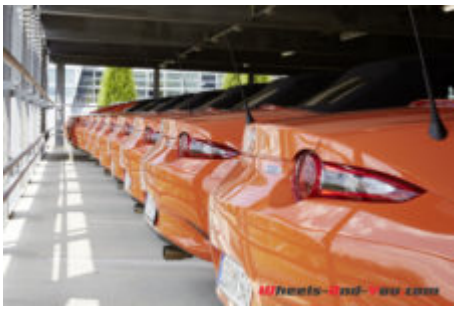
Genève 2012 – Mazda CX-5

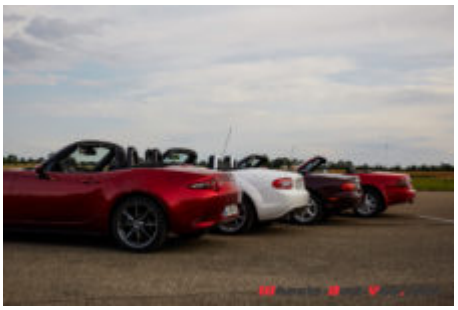
Genève 2012 – Mazda Takeri

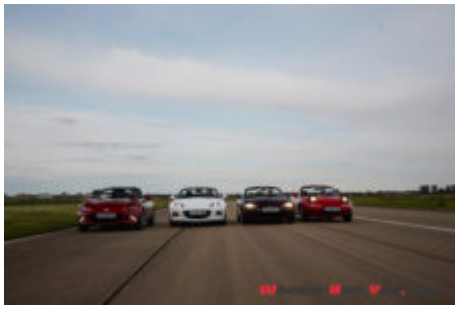
Nouveauté – Mazda CX-5

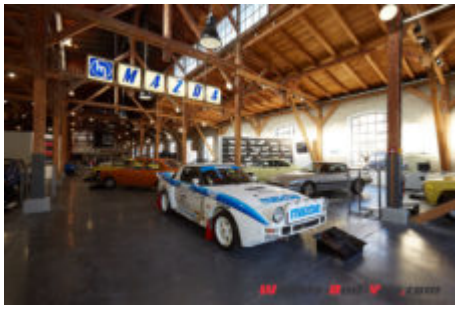
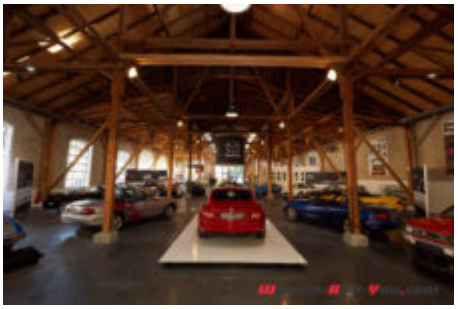
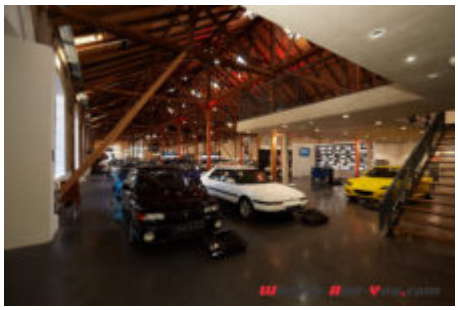
Genève 2011 – Mazda Minagi

Mazda Ice Race 2011








MAZDA