

Date: 02.03.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906



Revue Automobile  
3001 Berne  
031 330 14 00  
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
Tirage: 12'743  
Parution: 47x/année

N° de thème: 651.058  
N° d'abonnement: 651058  
Page: 25  
Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>

**NOTE DE LA RÉDACTION 96/100**  
**Test RA | 15 | 2016**  
**Mazda MX-5 Skyactiv-G**  
**2,0 | 160 ch**

- + Accord moteur-boîte de vitesse-châssis exemplaire
- + Rapport prix-prestations
- + Consommation
- + Propulseur nerveux
- Rangements, coffre
- Insonorisation

# UN CONCENTRÉ DE BONHEUR

La Mazda MX-5 démontre que, pour se faire plaisir derrière un volant, nul besoin d'avoir des milliers de chevaux ou des millions de francs. Son secret réside dans une juste dose de chevaux combinée à un châssis à l'équilibre presque parfait.

**NOTE DE LA RÉDACTION 96/100**  
**Test RA | 16 | 2016**  
**Mazda MX-5 Skyactiv-G**  
**1,5 | 131 ch**

- + Châssis exceptionnel
- + Sensations de conduite
- + Poids
- + Prix, consommation
- Bruit à bord
- Rangements, coffre
- Couple à bas régime



Les recettes du plaisir automobile sont multiples, mais rares sont ceux qui trouvent la formule subtilement dosée. De nombreux constructeurs se contentent de servir des louchées de chevaux supplémentaires sur un plat déjà hypercalorique en soi. Les kilos (pour adapter la force de freinage et le châssis) s'accumulent, l'addition prend l'ascenseur et l'indigestion guette.

Mazda, elle, préfère la cuisine allégée. La marque d'Hiroshima a choisi de dégraisser sa MX-5, gramme après gramme, au lieu de se lancer dans la surenchère de kilowatts. Le toit rigide escamotable, disponible sur la troisième mouture, a été abandonné au profit d'une capote souple manuelle. Son maniement est un jeu d'enfant et l'ingéniosité du mécanisme nous interroge: a-t-on vraiment besoin d'autre chose? Jugez plutôt: la manette située entre les deux sièges libère la capote, qui se soulève de quelques centimètres. Tirez-la jusqu'au montant du pare-brise, verrouillez. Le tour est joué, et vous n'aurez même pas eu besoin de décoller votre dos du siège.

#### 100 kg de moins

La traque au superflu a été payante, puisqu'en comparaison avec sa devancière, la quatrième génération de MX-5 affiche près de 100 kg de moins sur la balance. Nous avons mesuré la version 1,5 litre à 1020 kg et la 2-litres à 1080 kg, contre les 1160 kg de la troisième génération (avec le toit

rétractable). Une masse qui rapproche cette ND (son petit nom) de son aïeule de 1989, que nous avons pesée à 960 kg.

Les citations à la génitrice de la lignée MX-5 ne s'arrêtent pas là; il suffit de la regarder pour s'en rendre compte. La saisissante impression de compacité qui se dégage de la benjamine évoque la toute première MX-5. Une sensation qui trouve un écho dans les chiffres, car avec 3,91 m de longueur et 1,23 m de hauteur, la MX-5 de 2015 est la plus petite jamais créée.

A son volant, le constat est identique; le contraste avec le reste du parc automobile est saisissant. Si la MX-5 n'a pas bougé au cours des décennies, les autres voitures ont subi une spectaculaire inflation de centimètres dans tous les sens. Assis si bas, le regard tombe quasiment à la hauteur du pare-chocs d'un SUV!

Les ingénieurs de Mazda ont flanqué le conducteur deux centimètres plus proche de la route (par rapport à la troisième génération) pour une bonne raison: plus le popotin est proche de la route, plus fortes sont les sensations. Dès lors, nul besoin d'avoir un propulseur de fusée pour se faire plaisir. Les ingénieurs Mazda ont, sur le modèle de la première génération de MX-5, travaillé d'arrache-pied pour abaisser le centre de gravité au

maximum. En ce sens, la dernière-née confirme sa volonté de revenir aux sources.

#### Ergonomie sans faille

Ne vous attendez cependant pas à vous retrouver avec des équipements «à l'ancienne», soit extrêmement spartiates. La MX-5 quatrième du nom offrira toutes les aides à la conduite plus ou moins indispensables, comme le régulateur de vitesse, l'aide au maintien de voie, l'avertisseur

d'angle mort ou la navigation. Seuls les rangements, faméliques, font tache. N'espérez pas non plus utiliser le coffre pour ranger le bazar car, avec 130 l, vous aurez vite fait de le remplir.

A l'usage, la Mazda se fait oublier ces petits impairs: toutes les commandes tombent sous la main, les boutons sont là où on les attend; l'ergonomie a visiblement été le soin de toutes les attentions. C'est simple, entre le tunnel central

élevé, l'assise ultra-basse, la console enveloppante, l'habitacle confiné et les sièges baquets Recaro (en option seulement sur la 2-litres) qui vous enserrent, la sensation est de ne faire qu'un avec l'auto. La position de conduite contribue à ce sentiment, puisqu'elle est parfaite. Ou presque, car le volant ne se règle pas en profondeur; un choix discutable étant donné l'objectif de plaisir de conduite que se sont fixé les concepteurs.w

#### Un bonheur sur roues

Cependant, pas de panique, il en faudrait bien plus pour gâcher le petit chef-d'œuvre que nous a concocté Mazda. Au risque de ruiner la surprise, la MX-5 est un bonheur sur route.

Revue Automobile  
 3001 Berne  
 031 330 14 00  
 www.automobilrevue.ch

 Genre de média: Médias imprimés  
 Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
 Tirage: 12'743  
 Parution: 47x/année

 N° de thème: 651.058  
 N° d'abonnement: 651058  
 Page: 25  
 Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>

Son comportement, proprement enivrant, tient à l'osmose entre ses différentes parties. Le constructeur japonais a choisi une définition souple pour les suspensions qui, en plus de maintenir un degré de confort pour les balades en

plein air, garantit des réactions progressives et saines. L'équilibre de la MX-5 – grâce à une répartition des masses proche du 50/50 entre l'avant et l'arrière – est tel qu'il est quasiment possible de la faire braquer à l'accélérateur. La japonaise imprimera un petit coup de rein qui l'aidera à s'inscrire en courbe, donnant l'impression de pivoter sur son axe central.

Il faut dire que le train avant aura déjà fait sa partie du travail. Grâce à un mordant et un toucher d'asphalte superlatifs, il place le petit spider en entrée de courbe au millimètre: jouissif.

L'essieu antérieur répondra aux injonctions d'une commande qui brille plus par sa précision que par son expressivité. Le châssis est si sain que, même lorsqu'on exagère sur circuit, les dérobades du train arrière sont téléphonées et sont de nature à vous flanquer la banane, tant il est facile de les corriger. En cela, la MX-5 est la vraie école de la propulsion, celle avec laquelle il faut commencer – et pourquoi pas finir – pour goûter aux joies de ce type de transmission.

#### Moteurs progressifs

La progressivité et la facilité du petit roadster s'expliquent aussi par le caractère des

moteurs Skyactiv. Ces propulseurs, qui figurent parmi les derniers atmosphériques du marché, délivrent leur puissance et leur couple de manière souple, jamais brusque. Sûr, le 2-litres offrira une plus grande rondeur de fonctionnement, grâce à son couple de 200 Nm à 4600 tr/min et

ses 160 ch, mais vous n'aurez pas l'impression de sauter d'un étalon à un cheval de trait en prenant le volant de la MX-5 1,5 litre. Il faudra lui «tordre le cou» et maintenir les tours-minutes élevés pour l'exploiter:

à haut régime, il se montrera pétillant et ne fera pas trop regretter le 2-litres. Aussi parce que, rappelons-le, la MX-5 1,5-litre peut compter sur un poids inférieur de 40 kg, tout au bénéfice de la réactivité générale. D'ailleurs, étant donné sa définition plus confortable, la version 1,5 litre gagne en confort, progressivité et facilité. Le 2-litres est plus voué à l'efficacité, de par son différentiel autobloquant de série, qui l'ai-

dera à «taper un chrono», peut-être au détriment d'un brin d'exubérance.

Les deux moteurs sont idéalement secondés par une boîte manuelle aux débrayements très courts et aux verrouillages précis, un pur délice.

Tout parfait? Non, car si les deux propulseurs sont très bien dimensionnés à la philosophie de l'auto, on ne peut s'empêcher de penser qu'il y aurait la place pour une déclinaison un peu plus «hardcore». Sans aller jusqu'à la débauche

de chevaux, nous aurions aussi apprécié un brin plus d'explosivité et un peu moins de linéarité dans les envolées de régime.

En revanche, nous tirons notre chapeau à la consommation enregistrée par nos deux cobayes. Sur l'ensemble du test, le 2-litres s'est contenté de 6,8 litres aux 100 km; un score atteint aussi grâce à l'emploi d'un système de récupération d'énergie sous la forme d'un condensateur, dénommé i-Eloop. Le 1,5-litre a aussi fait preuve d'une frugalité exemplaire, avec 6,4 l/100 km! Sur notre parcours standardisé, les deux moulins ont marqué un score de 4,8 l/100 km, absolument remarquable. Nous touchons là l'une des grandes forces de la MX-5, ou ses faibles coûts de gestion et d'acquisition. Comptez Fr. 30 500 pour le Skyactiv-G de 160 ch, dans l'exécution Ambition (Revolution: 33 900 fr.), et seulement 23 900 francs pour le Skyactiv-G de 131 ch. A ce tarif-là, vous aurez la finition d'entrée de gamme Challenge, mais vous aurez l'essentiel: du plaisir de conduite en grande quantité, malgré le «petit» moteur. La MX-5 démocratise le bonheur au volant, le rendant accessible aussi bien d'un point de vue économique que des compétences pour en profiter: nul besoin d'être un pilote de cours pour se faire plaisir. En cela, la MX-5 donne une belle leçon à ceux qui ne jurent que par des chevaux par centaines et du couple par milliers. Elle démontre qu'elle mérite son statut de cabriolet le

Date: 02.03.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906



Revue Automobile  
3001 Berne  
031 330 14 00  
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
Tirage: 12'743  
Parution: 47x/année

N° de thème: 651.058  
N° d'abonnement: 651058  
Page: 25  
Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>

plus vendu au monde; le succès n'arrive jamais par hasard.  
Bravo!

**Lorenzo Quolantoni**



Date: 02.03.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906



Revue Automobile  
3001 Berne  
031 330 14 00  
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
Tirage: 12'743  
Parution: 47x/année

N° de thème: 651.058  
N° d'abonnement: 651058  
Page: 25  
Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>



**La finition est très soignée et l'ergonomie ne prête pas le flanc à la critique: toutes les commandes sont intuitives et tombent sous la main. En revanche, la place à bord est limitée et le volume du coffre est symbolique, à 130 l.**

© DR

Date: 02.03.2016

**REVUE**  
AUTOMOBILE  
FONDÉE EN 1906



Revue Automobile  
3001 Berne  
031 330 14 00  
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
Tirage: 12'743  
Parution: 47x/année

N° de thème: 651.058  
N° d'abonnement: 651058  
Page: 25  
Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>



**La position de conduite est quasiment parfaite, malgré l'absence du réglage en profondeur du volant. Les sièges semi-baquets, suffisamment confortables et enveloppants, intègrent les haut-parleurs dans leur partie supérieure. L'instrumentation ne fait pas dans le chichi: l'ensemble est simple, fonctionnel et lisible.**


**LORENZO QUOLANTONI**  
 Essayeur

Facile à mener tambour battant et affichée à un prix raisonnable, la MX-5 est l'archétype de la sportive accessible. Elle offre – littéralement – une formidable bouffée d'air, dans un monde où les sportives sont toujours plus puissantes. La petite japonaise démontre qu'il est possible de prendre un pied géant sans avoir des hordes de chevaux sous le capot. Mazda a préféré, avec raison, mettre l'accent sur la légèreté et sur la recherche de l'efficacité et de l'optimisation tous azimuts. Un exemple dont de nombreux constructeurs feraient bien de s'inspirer. En attendant, la voie est libre pour la Mazda, qui continuera, avec cette 4e mouture de tous les superlatifs, à régner en maître – avec mérite!

## Qui a dit qu'un cab' ne s'utilise qu'en été?



Eh bien pas moi. Nous avons été invités sur la nouvelle piste neige et glace du TCS aux Diablerets par Mazda Suisse. L'idée de cette journée? Découvrir les aptitudes de la MX-5 pour la glisse et bien entendu prendre un max de plaisir. Vous avez dit incongru? Les qualités de la MX-5 que nous avons relevées dans notre essai sur route sont autant d'excellentes prédispositions pour la conduite sur neige. L'équilibre parfait et le poids sur l'avant garantissent un excellent contrôle de la direction. Les montées en régimes vives et franches du moteur per-

mettent de contrôler notre petit roadster à la seule force du pied droit. Appel-contre-appel très fin du cerceau, l'arrière pivote et l'épingle se négocie à l'accélérateur, comme les pros. Toutes les sensations remontent dans les bras et les fesses, l'impression de faire corps avec la machine est réelle. Seul petit bémol, le volant qui n'est pas réglable en profondeur nécessite, pour les grands gabarits comme moi, une position de conduite avec les jambes trop repliées. Pour le reste, la magie opère et la banane s'inscrit sur le visage!

J.M.


 Revue Automobile  
 3001 Berne  
 031 330 14 00  
 www.automobilrevue.ch

 Genre de média: Médias imprimés  
 Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
 Tirage: 12'743  
 Parution: 47x/année

 N° de thème: 651.058  
 N° d'abonnement: 651058  
 Page: 25  
 Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>

## FICHE TECHNIQUE

### Skyactiv-G 1,5 | 131 ch

#### Prix

Mazda MX-5 Skyactiv-G 131 dès Fr. 23 900.-; modèle essayé: Ambition avec Ambition Pack Fr. 31 750.-

#### Importateur

Mazda (Suisse) SA, 1213 Petit-Lancy. www.mazda.ch

#### Moteur (ECE)

Cylindres	4
Cylindrée	1496 cm <sup>3</sup>
Taux de compression	13:1
Puissance max	131 ch
à	7000 tr/min
Couple max	150 Nm
à	4800 tr/min

#### Moteur (construction)

Alésage x course 74,5 x 85,8 mm, 4 soupapes/cylindre, injection directe, 2 ACT, chaîne, culasse en alu.

#### Transmission

RWD, boîte de vitesses manuelle 6 rapports. Ier: 5,09, IIe: 2,99, IIIe: 2,04, IVe: 1,59, Ve: 1,29, VIe: 1, AR: 4,7, pont: 2,87.

#### Châssis et trains roulants

Carrosserie autoporteuse, AV jambes élastiques, triangles transversaux doubles, AR essieu multibras, AV/AR ressorts hélicoïdaux. 4 freins à disques AV ventilés Ø 25,8 cm AR 25,5 cm. dir à crém. avec ass. électrique.

#### Carrosserie

Cabriolet, 2 places, 2 portes

#### Dimensions et poids

L x l x h	3915 x 1735 x 1225 mm
Empattement	2310 mm
Voies AV/AR	1495/1505 mm
Poids à vide (DIN)	1050 kg
Poids max	1215 kg
Coffre	130 l

#### Performances et consommation

Vitesse de pointe	200 km/h
0 à 100 km/h	9 s
Conso UE mixte	6 l/100 km
CO <sub>2</sub>	139 g/km
Catégorie énergétique	F
Réservoir	45 l

#### Garantie

Usine 3 ans, 100 000 km

#### Equipements (extraits)

Navigation: Fr. 700.-, Ambition Pack: Fr. 2500.-.

### Skyactiv-G 2,0 | 160 ch

#### Prix

Mazda MX-5 Skyactiv-G 160 dès Fr. 30 500.-; modèle essayé: Revolution avec Recaro Pack Fr. 37 950.-

#### Importateur

Mazda (Suisse) SA, 1213 Petit-Lancy. www.mazda.ch

#### Moteur (ECE)

Cylindres	4
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup>
Taux de compression	13:1
Puissance max	160 ch
à	6000 tr/min
Couple max	200 Nm
à	4600 tr/min

#### Moteur (construction)

Alésage x course 83,5 x 91,2 mm, 4 soupapes/cylindre, injection directe, 2 ACT, chaîne, culasse en alu.

#### Transmission

RWD, boîte de vitesses manuelle 6 rapports. Ier: 5,09, IIe: 2,99, IIIe: 2,04, IVe: 1,59, Ve: 1,29, VIe: 1, AR: 4,7, pont: 2,87.

#### Châssis et trains roulants

Carrosserie autoporteuse, AV jambes élastiques, triangles transversaux doubles, AR essieu multibras, AV/AR ressorts hélicoïdaux. 4 freins à disques AV ventilés Ø 25,8 cm AR 25,5 cm. dir à crém. avec ass. électrique.

#### Carrosserie

Cabriolet, 2 places, 2 portes

#### Dimensions et poids

L x l x h	3915 x 1735 x 1230 mm
Empattement	2310 mm
Voies AV/AR	1495/1505 mm
Poids à vide (DIN)	1090 kg
Poids max	1260 kg
Coffre	130 l

#### Performances et consommation

Vitesse de pointe	214 km/h
0 à 100 km/h	7,3 s
Conso UE mixte	6,9 l/100 km
CO <sub>2</sub>	161 g/km
Catégorie énergétique	G
Réservoir	45 l

#### Garantie

Usine 3 ans, 100 000 km

#### Equipements (extraits)

Recaro Pack: Fr. 3000.-, peinture métallisée/micalisée: Fr. 750.-/1050.-




 Revue Automobile  
 3001 Berne  
 031 330 14 00  
 www.automobilrevue.ch

 Genre de média: Médias imprimés  
 Type de média: Magazines spéc. et de loisir  
 Tirage: 12'743  
 Parution: 47x/année

 N° de thème: 651.058  
 N° d'abonnement: 651058  
 Page: 25  
 Surface: 307'818 mm<sup>2</sup>

## MESURES RA

### Skyactiv-G 1,5 l 131 ch

#### Accélération

0 - 40 km/h	2,3 s
0 - 60 km/h	4,2 s
<b>0 - 100 km/h</b>	<b>9,4 s</b>
0 - 120 km/h	13,2 s

#### Distances de freinage

120 - 0 km/h	61 m
<b>100 - 0 km/h</b>	<b>50 m</b>
80 - 0 km/h	26,5 m
60 - 0 km/h	14,8 m
50 - 0 km/h	10,2 m
40 - 0 km/h	6,5 m
20 - 0 km/h	1,7 m

#### Bruit dans l'habitacle

Au ralenti	49 dB(A)
80 km/h	66 dB(A)
120 km/h	75 dB(A)

#### Diamètre de braquage

Tours de volant	2,6
Ø entre murs (g./d.)	10,2/10,2 m

#### Consommation (diesel)

<b>Moyenne d'essai</b>	<b>6,4 l/100 km</b>
Parcours std RA	4,8 l/100 km
Autoroute, fluide	6,1 l/100 km
Route et autoroute, vitesse irrégulière	7 l/100 km
Autonomie	700 km

#### Poids

A vide	1020 kg
Répartition AV/AR	53/47%
Poids/puissance	7,8 kg/ch

#### Étalonnage au compteur

30 km/h compteur = 27 km/h eff.
50 km/h compteur = 47 km/h eff.
80 km/h compteur = 76 km/h eff.
120 km/h compteur = 116 km/h eff.
1 km compteur = 1010 m

#### Conditions des mesures

 Kilométrage 5738  
 Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant, temp. 20°C. **Asphalte plat et humide, pneus hiver Pirelli Snowcontrol 195/50 R16.**

### Skyactiv-G 2,0 l 160 ch

#### Accélération

0 - 40 km/h	1,9 s
0 - 60 km/h	3,5 s
<b>0 - 100 km/h</b>	<b>8 s</b>
0 - 120 km/h	11,0 s

#### Distances de freinage

120 - 0 km/h	58,1 m
<b>100 - 0 km/h</b>	<b>39,7 m</b>
80 - 0 km/h	25,4 m
60 - 0 km/h	14,2 m
50 - 0 km/h	9,9 m
40 - 0 km/h	6,4 m
20 - 0 km/h	1,6 m

#### Bruit dans l'habitacle

Non mesuré, pour des raisons indépendantes de notre volonté.

#### Diamètre de braquage

Tours de volant	2,6
Ø entre murs (g./d.)	10,2/10,2 m

#### Consommation (diesel)

<b>Moyenne d'essai</b>	<b>6,8 l/100 km</b>
Parcours std RA	4,8 l/100 km
Autoroute, fluide	6,8 l/100 km
Route et autoroute, vitesse irrégulière	7,2 l/100 km
Autonomie	680 km

#### Poids

A vide	1080 kg
Répartition AV/AR	54/46%
Poids/puissance	6,7 kg/ch

#### Étalonnage au compteur

30 km/h compteur = 27 km/h eff.
50 km/h compteur = 47 km/h eff.
80 km/h compteur = 77 km/h eff.
120 km/h compteur = 115 km/h eff.
1 km compteur = 928 m

#### Conditions des mesures

 Kilométrage 4250  
 Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant, température 20°C. **Asphalte plat et humide, pneus hiver Pirelli Sottozero 205/45 R17.**