Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 mai 2012

Mini Cooper S Roadster : Cher sèche-cheveux

Pour les beaux jours, Mini lance un Roadster. A l'instar du Coupé arrivé il y a quelques mois, cette Mini vient nous offrir un peu plus de sensations

Si jusqu'ici, Smart n'a pas réussi à développer correctement sa gamme et s'est nécessairement rabattu sur son savoir-faire urbain, Mini en revanche a littéralement fait sa révolution. Si on pouvait donner une certaine légitimité au Clubman, incarnation moderne de la célèbre Woody, l'arrivée du Countryman (Crossover) ou encore du Coupé a permis à Mini de développer une gamme très complète. Une logique presque similaire à celle de Porsche qui consiste à proposer des véhicules assez vastes pour convenir à une petite famille qui souhaite se déplacer avec l'esprit Mini.
Visiblement, l'avenir nous réserve d'autres surprises avec logiquement une version raccourcie de la Mini qui permettrait au constructeur de viser directement la Toyota iQ et la Smart Fortwo. En attendant, alors que le printemps semble bien installé dans nos contrées, Mini nous propose le Roadster.

Esthétiquement, la recette est extrêmement simple : on prend le coupé et on lui enlève sa casquette lui servant de toit pour une petite capote en toile. Pour le style on n'aura aucun mal à préférer ce Roadster au style plus compact et plus bas que la Mini Cabriolet (4 places). Bien entendu, puisqu'il s'agit d'un roadster, il n'est question que de 2 places mais rassurez-vous, le volume à l'avant reste tout à fait correct, ce qui est moins le cas de la Mazda MX-5, sa concurrente la plus directe. Car comme dans cette dernière, la capote est manuelle et s'utilise d'une main en décapotant. Le constructeur propose toutefois en option une capote semi-automatique (avec déverrouillage manuel à l'ancien ne) vendu avec le Pack Allways Open (1 200 euros) qui comprend aussi un indispensable filet anti-remous.
Autre détail que nous découvrions dans la Mini Cabriolet, le compteur de temps passé en mode cabriolet. Ça ne sert strictement à rien, si ce n'est de justifier l'achat d'un Roadster face à un Coupé. Le reste de l'habitacle ressemble à s'y méprendre à celui du Coupé avec l'éternel et original gros compteur central. A l'arrière, le coffre totalise 240 l, ce qui reste très généreux pour ce type de véhicule. Il ajoute une petite trappe à ski qui permettra surtout d'avoir un accès à ses bagages sans avoir à descendre de la voiture. Comme pour le Coupé, le Roadster est disponible avec 4 motorisations : 1,6 l de 122 ch pour la version Cooper, 1,6 l turbo de 184 ch pour la Cooper S, 1,6 l turbo de 211 ch pour la version John Cooper Works et 2,0 l à rampe commune de 143 ch pour le diesel SD. La plus homogène, c'est la version Cooper S.
Avec 184 ch et un couple de 240 Nm disponible dès 1 600 t/min, ce moteur offre de belles accélérations tout en restant très sobre en consommation moyenne (6,0 litres) et en émission de CO2 (139 g/km). Côté châssis, on note que malgré les efforts exercés sur sa structure, le Roadster a perdu en rigidité face au coupé. Bien entendu, la tenue de route demeure toujours aussi amusante et directe, mais les réactions au freinage se veulent un peu moins stables qu'à bord de la version Coupé. Rien de bien inquiétant puisque globalement, notre engin reste assez stable à défaut, c'est bien logique, d'offrir un bon niveau de confort.

Avec un tarif situé à un peu moins de 28 000 euros, notre Cooper S Roadster s'inscrit presque comme le milieu de gamme. C'est assez cher compte tenu de la taille et la puissance de la voiture, sans oublier le nombre d'options encore présentes au catalogue. Mais rappelons juste que cette politique de prix n'a jamais empêché Mini de faire un véritable carton dans le monde