MX-5

MAZDA MX-5 MAGAZINE | DU NA AU RF, UNE HISTOIRE SUR 4 GÉNÉRATIONS

DOSSIER DE PRESSE INCLUS

ROAD TRIP
A TRAVERS L'ESPAGNE AU VOLANT DU RF

HISTOIRE
LE ROADSTER LE PLUS VENDU AU MONDE

FASCINATION
DANS LES MÉDIAS, AVEC LES FANS, SUR LA PISTE

WINNER 2016 WORLD CAR AWARDS WORLD CAR DESIGN OF THE YEAR

WINNER 2016 WORLD CAR AWARDS WORLD CAR OF THE YEAR

mazda

« *JINBA ITTAI* EST LA PHILOSOPHIE À L'ORIGINE DE LA CONCEPTION DU MX-5 DEPUIS LE PREMIER JOUR. »

Comme le savent nombre de ses fans, il s'agit du terme japonais qui décrit l'harmonie entre un archer à cheval et sa monture. Pour Mazda, cela représente la connexion qui lie un conducteur avec sa voiture, dont le comportement reflète sa conduite de manière intuitive.

Jinba Ittai, c'est aussi un processus qui se perpétue encore après 28 ans et 4 générations. Cela permet d'améliorer les qualités qui ont fait de cette voiture le roadster le plus vendu de l'histoire, tout en le faisant évoluer avec son temps et les attentes du public. Cela concerne bien sûr le confort, la sécurité, les émissions et la connectivité ; mais aussi – ce qui est tout aussi important - le design, pour qu'il continue à déclencher un sourire spontané sur le visage des gens.

Développée avec une approche mettant l'humain au premier plan, la génération actuelle "ND" est le résultat d'un équilibre parfait entre la de voiture de sport légère tradition-nelle et les réalités d'aujourd'hui. En résulte un concept toujours aussi clairement défini, le MX-5. La version RF, qui embarque un toit rétractable unique, permet de rendre le *Jinba Ittai* accessible au plus grand nombre.

Je ne vais pas le décrire en détails ici, puisque tout est dans ce magazine. Il me suffit de rappeler que le RF offre les aspects pratiques d'un coupé sportif, les sensations si particulières liées à la conduite le toit ouvert, ainsi qu'un design fastback très séduisant. C'est un ND pour toutes les saisons et, grâce à son raffinement et son élégance tout particuliers, adapté à toutes les situations.

Une véritable expérience du « *Jinba Ittai* » crée un lien entre l'homme et sa voiture… Et notre nouvelle campagne « Drive Together » évoque justement cette relation. Ce concept représente la symbiose que nous voudrions que nos clients ressentent à chaque fois qu'ils sont derrière le volant. L'inspi-ration principale de cette campagne vient de la passion des propriétaires de MX-5 de par le monde. Nous nous sommes appuyés sur des exemples d'événements dédiés aux fans, aux clubs ou aux activités « racing » pour illustrer cela. Des gens de tous milieux rassemblés par la passion de la conduite de leurs voitures, tissant de nouveaux liens au fil de la route. Drive Together est aussi, après tout, quelque chose qui va au-delà de l'auto elle-même.

L'archer et le cheval du concept *Jinba Ittai*… Je ne peux pas penser à meil-leure image pour décrire la sensation que nous voulons, chez Mazda, donner à nos clients. Car dans un monde qui essaie de reléguer le rôle de la voiture à un simple moyen de transport, nous dédions notre passion à la conduite. Pour moi, c'est un des grands plaisirs de la vie, que nous insufflons dans chaque MX-5 et chaque voiture que nous construisons.

C'est le parfait exemple de l'esprit de défi de Mazda : faire les choses différemment pour les faire mieux, c'est ce qui distingue notre entreprise des autres. C'est bien pour cela que nous avons porté une attention parti-culière à chaque détail du MX-5 RF. Et je suis persuadé que beaucoup de gens vont aimer celui qui pourrait bien devenir notre nouveau « classique moderne ». //

Jeffrey H. Guyton
Président & CEO
Senior Managing Executive Officer
Mazda Motor Europe

01 LE NOUVEAU MAZDA MX-5 RF

ROAD TRIP
2 300 kilomètres à travers l'Espagne | 8

LE LANCEMENT DU MX-5
Les débuts des ND et RF autour du monde | 26

LE DÉVELOPPEMENT DU RF : DESIGN
Des contraintes qui conduisent à des solutions astucieuses | 28

LE DÉVELOPPEMENT DU RF : TECHNOLOGIE
L'unité de la forme et de la fonction | 30

02 QUATRE GÉNÉRATIONS, UNE GRANDE HISTOIRE

INTRODUCTION
Quatre générations de roadster | 32

MAZDA MX-5 RF
La révolution *fastback* | 34

4ÈME GÉNÉRATION
Un classique renaît | 40

3ÈME GÉNÉRATION
Plus grand, plus large, plus rapide | 46

2ÈME GÉNÉRATION
Une classe à part | 52

1ÈRE GÉNÉRATION
Le roadster originel | 58

03 LA RENAISSANCE DU ROADSTER

UNE STAR EST NÉE
Comment le MX-5, premier du nom est arrivé sur le marché | 64

LE ROADSTER RÉINVENTÉ
...avec les anglaises à l'origine du concept | 66

04 UNE HISTOIRE DE DESIGN

DESIGN
Le look qu'il faut | 68

INTERVIEW
Masashi Nakayama | 70

COUPÉS & HARD TOPS
Des roadsters bien couverts | 72

HISTOIRE DES CONCEPT-CARS MX-5
L'exploration d'un potentiel | 74

ÉDITIONS LIMITÉES
Le best of | 76

05 LE MX-5 AUTOUR DU MONDE

FRIENDS OF MX-5
Pour l'amour des voitures | 78

ACTIVITÉS LIFESTYLE
Toute une expérience | 80

LES INITIATIVES
Le MX-5 dans le monde | 82

CITATIONS
Le MX-5 vu sous le prisme des journalistes | 86

LES TITRES, PRIX ET RÉCOMPENSES
Et le vainqueur est... | 88

DOSSIER DE PRESSE INCLUS

MAZDA MX-5 MAGAZINE | DU NA AU RF, UNE HISTOIRE SUR 4 GÉNÉRATIONS

Éditeur : Mazda Motor Europe GmbH – Relations publiques, Hitdorferstr. 73, D-51371 Leverkusen, Allemagne. www.mazda-press.com

Rédaction en chef : Nicolas Valeano.
Rédaction : Brett Reinhart.
Photographie (toutes générations MX-5, couverture et road trip) : Denis Meunier.

Remerciements :
Masashi Nakayama, Nobuhiro Yamamoto, Ikuo Maeda, Takao Kijima, Shunji Tanaka, Hideki Imai, Masato Miura (MZ Racing), Miho Minato, Tomoka Fujii et les services RP Mazda au Japon, aux USA et en Europe, Maxime Govet, l'hôtel Masia la Mota, le *chiringuito franceses* à La Manga, la ville de Nice, Alain Petit (Club MX-5 France) et Mazda Automobiles France.

La plus haute marche

Le MX-5 réussit un doublé inédit à l'élection de la Voiture Mondiale de l'Année 2016

S'il était besoin de justifier la pertinence du MX-5, en voici la meilleure confirmation : il obtient un résultat jamais vu lors du plus prestigieux prix automobile mondial.

Le modèle de quatrième génération, le ND, a été élu à la fois Voiture Mondiale de l'Année 2016 et Design Automobile Mondial de l'Année 2016. C'est la toute première fois dans l'histoire de ce prix qui remonte à 2005 qu'un seul et même modèle est couronné du prix suprême en plus d'un autre. Dans les deux cas, le jury composé de 73 journalistes automobiles de 23 pays a choisi le MX-5 devant les deux autres finalistes : l'Audi A4 et le Mercedes-Benz GLC pour le titre de World Car of the Year et le Mazda CX-3 et la Jaguar XE pour le prix World Car Design of the Year. Pour ce dernier prix, le fait d'avoir deux voitures d'un même constructeur en phase finale constitue là aussi une première.

Les jurés ont apprécié la manière dont Mazda est revenu aux sources du MX-5 de 1989 avec le ND, particulièrement en termes de poids et de gabarit. *« Plus compact, plus bas, plus large et surtout, plus léger, le nouveau MX-5 est livré avec une sélection de moteurs atmosphériques et il perpétue son esprit Jinba Ittai unique, »* ont-ils précisé dans leur jugement. *« Et oui, c'est bien toujours une des meilleures voitures à piloter. »*

Pour ce qui est du design, ils ont qualifié le style moderne adopté par Mazda de *« passionnant, original et frais »*, rappelant qu'il permet, même à 100 mètres de distance, de reconnaître qu'il s'agit d'un MX-5 de 4e génération. *« C'est un design qui colle parfaitement avec le concept de petite sportive, il reprend l'esprit de la première génération en lançant une esthétique des années 2010 très contemporaine, tout en assurant une harmonie avec le reste de la gamme. Un design exceptionnel à tous points de vue. »*

Les vainqueurs ont été annoncés en mars 2016 autour du New York International Auto Show, juste avant la révélation de la version à toit rétractable, le MX-5 RF. Pour être éligibles au prix de la Voiture Mondiale de l'Année 2016, les modèles en compétition devaient avoir été commercialisés sur au moins deux continents entre le 1er janvier 2015 et le 31 mai 2016. A l'automne 2016, le ND avait remporté plus de 85 récompenses, complétant la collection de quelque 230 prix saluant les trois générations précédentes. //

Road trip

A TRAVERS L'ESPAGNE AU VOLANT DU RF

LE TRAJET : DE MALAGA À BARCELONE. LE BUT : TROUVER LES PLUS BELLES ROUTES, LES SPOTS LES PLUS SPECTACULAIRES ET LES LUMIÈRES LES PLUS RICHES. AINSI AVONS-NOUS FAIT DES DÉTOURS, NOUS SOMMES-NOUS PERDUS, ET AVONS TROUVÉ DES LIEUX VRAIMENT UNIQUES. EN TOUT, 2 300 KM DE PUR PLAISIR DE CONDUITE.

KM 95

LES PIERRES BLANCHES DES VILLES ANDALOUSES OFFRENT UNE AMBIANCE VISUELLE TRÈS SPÉCIFIQUE. LE JEU DE LA LUMIÈRE DU MATIN AVEC LES PALMIERS Y EST IMPECCABLE. ET LA COULEUR *MACHINE GRAY* DU MX-5 RF REPREND À SON COMPTE LE CONTRASTE ENTRE OMBRE ET LUMIERE, SE FONDANT AVEC SON ENVIRONNEMENT.

L'ANDALOUSIE OFFRE DES PAYSAGES LUNAIRES, COMME PAR EXEMPLE SUR LES CONTREFORTS SUD DE LA SIERRA NEVADA, ENTRE DES MONTAGNES CULMINANT À 3 000 MÈTRES D'ALTITUDE ET LA MER MÉDITERRANÉE.

NOUS NOUS SOMMES SURPRIS À SIFFLOTER LA MUSIQUE DES CLASSIQUES DE SERGIO LEONE FILMÉS DANS CES PAYSAGES, COMME *POUR QUELQUES DOLLARS DE PLUS* OU *LE BON, LA BRUTE ET LE TRUAND*...

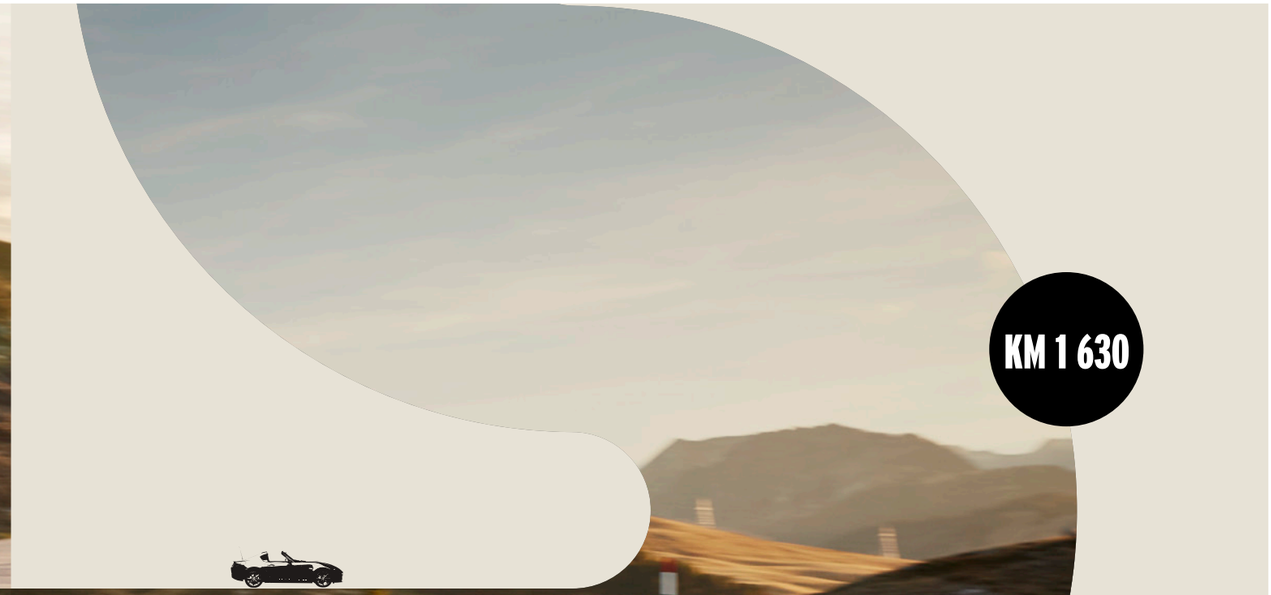
KM 380

LE MX-5 A ÉTÉ CONÇU AVANT TOUT POUR LES ROUTES À VIRAGES ET CELA TOMBE BIEN, L'ESPAGNE EN REGORGE. DES LIGNES DE FUITE À FLANC DE MONTAGNES, OU EN DE BORD DE MER... TOUS LES TYPES DE COURBES IMAGINABLES S'Y TROUVENT ET SONT À CONQUÉRIR AU VOLANT D'UN MX-5. COMME UN JEU SANS FIN...

KM 860

CHAQUE VILLE QUE NOUS TRAVERSONS A SA PERSONNALITÉ PROPRE. TOUT Y EST UNIQUE, L'ARCHITECTURE, LES FRESQUES DE STREET ART OU LEUR ATMOSPHÈRE SI PARTICULIÈRE. L'ESPAGNE DÉVOILE TOUTE SA SAVEUR ET SON CHARME SINGULIER HORS SAISON.

NOUS APPRÉCIONS LA MÉTÉO TEMPÉRÉE. À CETTE ÉPOQUE DE L'ANNÉE, LA LUMIÈRE OFFRE À LA NATURE DES COULEURS TOUTES PARTICULIÈRES. LE SOLEIL D'AUTOMNE PÂLIT MAIS IL RÉCHAUFFE ENCORE LA PEAU. JUSQU'À CE QU'IL DISPARAISSE, LAISSANT PLACE IMMÉDIATEMENT À DES TEMPÉRATURES EN CHUTE LIBRE. LE MOMENT DE FERMER LE TOIT : EN TOUT JUSTE 13 SECONDES, L'HABITACLE DU RF REDEVIENT *COSY* ET NOUS VOILÀ PRÊTS À CONTINUER NOTRE ROUTE.



KM 2 300

NOUS AVONS ATTEINT NOTRE DESTINATION FINALE, BARCELONE, LA SI VIVANTE CAPITALE CATALANE, AVEC EN SON CŒUR LE *MAZDA SPACE* OÙ LE MX-5 ND FUT RÉVÉLÉ À TOUTE L'EUROPE. À LA FOIS CLASSIQUE ET TRÈS MODERNE, LE RF EST EN HARMONIE AVEC L'ARCHITECTURE LOCALE, AUSSI À L'AISE EN PLEINE VILLE QU'IL L'ÉTAIT, QUELQUES JOURS PLUS TÔT, SUR LES ROUTES DE CAMPAGNE.

DOSSIER DE PRESSE

MAZDA MX-5 RF

1. EN BREF

LE MAZDA MX-5 RF

LE ROADSTER MAZDA MX-5 RF (RETRACTABLE FASTBACK) SUSCITE L'ENGOUEMENT DEPUIS SES DÉBUTS REMARQUÉS AU NEW YORK INTERNATIONAL AUTO SHOW EN MARS 2016. MAZDA A FRAPPÉ UN GRAND COUP SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE EN DÉVOILANT UNE NOUVELLE VARIANTE À TOIT RIGIDE DE SON ROADSTER DE QUATRIÈME GÉNÉRATION ÉLU « VOITURE MONDIALE DE L'ANNÉE 2016 » ET « DESIGN AUTOMOBILE MONDIAL DE L'ANNÉE 2016 ». DIGNE HÉRITIER DU MYTHIQUE MX-5, CE TOUT NOUVEAU ROADSTER EST UN NOUVEL EXEMPLE DU FORMIDABLE ESPRIT D'INNOVATION DE MAZDA.

- Fidèle au langage stylistique KODO, ce coupé fastback renforce le sentiment d'unité, ou *Jinba Ittai*, entre le conducteur et le véhicule

- Son toit rigide qui s'escamote en un temps record[1] ne grève que de 45 kg le plus léger des MX-5 produits depuis la première génération lancée en 1989

- Le MX-5 RF intègre les dernières technologies SKYACTIV de Mazda dont la réputation en termes de légèreté et d'efficacité n'est plus à faire :
  - suspension et direction calibrées spécialement pour offrir une tenue de route irréprochable
  - moteurs et plateforme conçus pour décupler le plaisir au volant
  - transmission automatique disponible en Europe en exclusivité sur le MX-5 RF

- Le MX-5 RF cumule tous les avantages : l'intérieur luxueux et rassurant d'un coupé et l'euphorie de la conduite au grand air d'un cabriolet

- Le MX-5 RF bénéficie des systèmes de sécurité active et passive dernier-cri du MX-5 à toit souple

- Le MX-5 RF sera commercialisé en Europe à compter du mois de janvier 2017

EXTÉRIEUR

- Extérieur typé fastback à nul autre pareil et intérieur compact en forme de goutte qui défie les conventions du genre
  - Fidèle aux formes plébiscitées et aux proportions remarquablement équilibrées de la version à toit souple, ce roadster fait honneur à sa famille avec ses lignes fluides, ses porte-à-faux courts, sa large assise et son profil surbaissé
  - Les projecteurs ultra-compacts à quatre lampes LED accentuent le caractère agressif de sa proue aux lignes élancées et puissantes

- Toit rigide en trois parties à commande électrique
  - Le toit, actionnable en roulant jusqu'à une vitesse de 10 km/h, s'ouvre et se referme en un temps record de 13 secondes
  - La partie avant et la section centrale, tout comme la lunette arrière, disparaissent, comme par magie, derrière les sièges pendant que les montants arrière reprennent leur position habituelle
  - Le mécanisme s'active d'une simple pression sur un bouton judicieusement placé sur la console centrale

- Palette de six coloris (Soul Red, Ceramic Metallic, Arctic White, Crystal White Pearl, Blue Reflex et Jet Black[2]), plus une finition Machine Gray haut de gamme non disponible sur les modèles MX-5 à capote
  - Le panneau de toit est proposé dans le ton carrosserie ou en version laquée noire (Piano Black) pour mettre en valeur les lignes fastback du MX-5 RF

- Choix entre des jantes en alliage 16 ou 17 pouces, dont jantes alu BBS forgées[2]

NTÉRIEUR

- Roadster réunissant le meilleur des mondes dans la catégorie des véhicules à vocation sportive : le sentiment de sécurité d'un coupé à toit rigide, l'inimitable et grisante sensation de vitesse que procure la conduite à ciel ouvert et la souplesse incomparable d'un toit rétractable à commande électrique qui permet de passer rapidement et facilement d'un univers à l'autre

1) Entre le moment où vous appuyez sur le bouton et le moment où le toit se verrouille en position ouverte ou fermée, selon les mesures effectuées par Mazda
2) Selon le niveau de finition et les marchés ; les jantes BBS proposées sur la série spéciale de lancement ne sont disponibles que sur certains marchés

- Plusieurs packs intérieurs disponibles[3] offrant un cachet unique à l'habitacle :
  - sièges Recaro réputés pour leur excellent maintien et pour leur esthétique soignée (assises et dossiers Alcantara® de couleur noire avec passepoils rouges et cuir sur les côtés)
  - luxueuse garniture en cuir Nappa brun-roux rehaussée de surpiqûres grises
  - possibilité d'opter pour un tissu noir et un cuir noir ou beige

- Autres caractéristiques héritées du modèle à toit souple :
  - habitacle accueillant et chaleureux dans le plus pur esprit *Jinba Ittai* avec un espace intérieur optimisé
  - volant compact à trois branches et combiné des instruments et pédales disposés de manière parfaitement symétrique par rapport au conducteur
  - agencement du tableau de bord autour d'un seul et même axe et couleur extérieure de la carrosserie se prolongeant dans les garnitures de porte[3]

- Coffre offrant une capacité de 127 litres, ce qui est largement suffisant pour loger deux sacs de voyage de dimensions standard

CONFORT, ERGONOMIE ET ÉQUIPEMENT

- Luxe, calme et volupté d'un intérieur mis en valeur par :
  - un garnissage dans la partie avant et centrale du pavillon
  - des tapis de sol plus grands et des orifices parfaitement colmatés autour du levier de vitesse
  - des matériaux d'insonorisation et d'atténuation des vibrations plus généreux à l'intérieur, comme à l'extérieur de l'habitacle
  - un déflecteur transparent placé derrière les sièges et destiné à diminuer la quantité de vent s'infiltrant dans l'habitacle

- Mécanisme d'ouverture/fermeture du toit extrêmement compact et ingénieux
  - divers dispositifs de sécurité ont été prévus pour éviter tout risque de dommages matériels et corporels au cours de l'escamotage du toit
  - un nouvel écran TFT de 4,6 pouces (au niveau du combiné des instruments) affiche, entre autres, une animation du toit lorsqu'il s'abaisse ou se relève
  - l'ouverture/fermeture du toit est désormais automatique et non plus manuelle, comme c'était le cas sur les modèles MX-5 à toit rigide précédents
  - le volume de chargement du coffre est quasiment identique à celui des modèles à toit souple

- Adoption du concept d'affichage tête haute utilisé sur d'autres Mazda pour permettre au conducteur d'exploiter au mieux les technologies de son véhicule tout en restant concentré sur la route
  - écran indépendant de 7 pouces (piloté par la voix ou via l'interface à commandes multiples (HMI) de la console centrale) implanté sur la planche de bord, facilitant la consultation des systèmes de communication et d'infodivertissement

- Système de connectivité pour smartphone MZD Connect[4] pour profiter, en toute transparence, d'un accès à Internet, aux réseaux sociaux et à une multitude d'autres contenus et services en ligne
  - module de navigation embarqué permettant d'effectuer des recherches en ligne et de tirer parti des données cartographiques NAVTEQ (disponibles en 19 langues en mode voix et en 26 langues en mode texte) actualisées gratuitement pendant trois ans
  - offre intégrant diverses applications Mazda telles que l'affichage Eco (pour suivre sa consommation de carburant) ou l'affichage de messages de rappel relatifs à l'entretien du véhicule

- Système audio haut de gamme BOSE® à 9 haut-parleurs[4] (avec haut-parleurs dans les appuis-tête conducteur et passager) ou système audio standard à 6 haut-parleurs

- Aide au stationnement arrière[4]

CHÂSSIS ET STRUCTURE DE CAISSE

- Structure de caisse SKYACTIV soigneusement équilibrée pour compenser le gain de poids et de hauteur lié à l'utilisation d'un toit rigide rétractable, sans compromettre l'agilité légendaire du roadster inspirée du *Jinba Ittai*

- Toucher de route irréprochable grâce à une suspension, une direction et un système de freinage spécialement calibrés pour le MX-5 RF
  - des modifications ont été apportées aux amortisseurs, aux stabilisateurs avant et aux ressorts arrière, aux biellettes et aux butées de limitation de course sur la suspension avant à double triangulation et la suspension arrière à biellettes
  - la direction assistée électrique à double pignon a été remaniée pour garantir un comportement plus linéaire et de meilleures sensations
  - le servofrein a été optimisé pour offrir une plus grande linéarité dans la réaction et une transition tout en douceur entre les forces d'accélération latérales et longitudinales

- Le MX-5 RF reprend la structure de caisse légère et rigide du MX-5 à toit souple ainsi que l'ossature supérieure, mais bénéficie d'un tunnel de transmission spécial destiné à renforcer l'équilibre entre la rigidité avant et arrière et à contrecarrer l'effet du toit rigide rétractable

3) Disponible selon le niveau d'équipement et les marchés
4) Disponible selon le niveau d'équipement et les marchés

- À l'instar du modèle à toit souple, la structure de caisse du MX-5 RF fait appel autant que possible à des éléments structuraux droits et continus ; les éléments de jonction des parties du cadre ont également été renforcés

- La structure annulaire accroît la rigidité des supports de suspension de la structure de caisse, tandis que le matériau de renfort des tourelles de suspension arrière évite tout phénomène de déformation dû aux cahots de la route

- Comme sur le modèle à toit souple, Mazda a optimisé les supports et éléments structuraux du moteur dans le but d'en atténuer les vibrations

- Les ingénieurs Mazda ont ajouté une prise d'air au niveau du radiateur du MX-5 RF afin d'éliminer les turbulences provoquées par le flux d'air généré sur les passages de roue avant et sur les côtés du véhicule
  - meilleure stabilité en ligne droite et à chaque changement de voie

MOTORISATIONS

Moteurs à injection directe d'essence
SKYACTIV-G

- Moteurs allégés à alimentation atmosphérique garantissant une force de traction linéaire sur toute la plage de régimes et une sobriété exceptionnelle au quotidien

- Moteurs présentant un taux de compression élevé de 13.0:1 et permettant de pallier aux inconvénients grâce à toute une série d'innovations

- Systèmes d'admission et d'échappement plus légers et plus compacts conçus spécialement pour rehausser l'agrément de conduite du MX-5 RF en exploitant au mieux les performances des moteurs
  - le système d'admission pèse 30 % de moins par rapport à la génération précédente
  - l'échappement 4-2-1, de conception compacte, a été optimisé pour tenir compte des caractéristiques du MX-5 RF et accroître le couple

- Transmission automatique disponible en Europe exclusivement pour les modèles MX-5 RF dotés du moteur SKYACTIV-G 2.0

Deux moteurs, conformes à la norme Euro 6, disponibles en Europe :

SKYACTIV-G 1.5 offrant un régime maxi de 7 500 tr/min et une puissance supérieure à celle des autres Mazda

- Performances : 96 kW/131 CV à 7 000 tr/min et 150 Nm à 4 800 tr/min

Consommation et émissions de CO_2[1] :
- 6,1 l/100 km et 142 g/km (avec la boîte manuelle à 6 rapports)

SKYACTIV-G 2.0, spécialement optimisé pour un couple plus généreux à bas et moyens régimes, disponible[2] avec le système i-Stop de coupure du moteur à l'arrêt de Mazda et avec une version allégée du système i-ELOOP de récupération de l'énergie à la décélération

- Performances : 118 kW/160 CV à 6 000 tr/min et 200 Nm à 4 600 tr/min

Consommation et émissions de CO_2[1] :
- 6,9 l/100 km et 161 g/km (avec boîte manuelle à 6 rapports)
- 7,2 l/100 km et 167 g/km (avec boîte automatique à 6 rapports)
- 6,6 l/100 km et 154 g/km (avec boîte manuelle, plus i-stop et i-ELOOP[2])
- 6,4 l/100 km et 149 g/km (avec boîte automatique, plus i-stop et i-ELOOP[2])

Transmission manuelle à six rapports
SKYACTIV-MT :

- précision et rapidité des changements de rapport dignes d'un MX-5 et meilleure autonomie en carburant

- structure plus légère que le modèle précédent grâce à un boîtier en aluminium coulé et à un contrôle optimisé du débit d'huile ; différentiel plus léger et réduisant considérablement les pertes de transfert d'énergie

Transmission **automatique** à six rapports :

- Embrayage « lock-up » qui s'enclenche en deuxième et dispositif de contrôle du patinage actif à partir de la troisième

- Fonction de changement de mode qui permet d'égrener les rapports plus rapidement, d'une simple pression sur un bouton

- Économie substantielle de carburant, notamment lorsque la boîte est combinée avec le système i-ELOOP et la technologie i-Stop

SÉCURITÉ

Technologies de sécurité active **i-ACTIVSENSE**[3]

Le système de **surveillance des angles morts** (BSM) fait appel à un radar de 24 GHz afin de surveiller les flancs et les arrières du MX-5, signalant les véhicules en approche sur les files adjacentes par le clignotement d'un témoin dans le rétroviseur concerné et par l'émission d'un signal sonore dès que le conducteur manifeste la volonté de changer de file.

Le système de **reconnaissance active d'obstacles mobiles en marche arrière** (RCTA) complète les fonctionnalités du BSM en avertissant le conducteur de la présence d'autres véhicules lorsqu'il effectue une marche arrière.

L'**avertisseur de franchissement de ligne** (LDWS) contrôle les marquages au sol à l'aide d'une caméra, et alerte le conducteur dès qu'il s'écarte involontairement de sa voie.

Le système de **gestion automatique des feux de route** (HBC) utilise une caméra permettant de surveiller les projecteurs des véhicules circulant en sens inverse et les feux arrière de ceux qui précèdent, et bascule automatiquement des feux de route aux feux de croisement afin d'éviter tout éblouissement des autres automobilistes.

Le système **d'éclairage avant adaptatif** (AFS) permet au conducteur d'anticiper les virages en amont sur la route, et oriente les feux de croisement dans la direction empruntée par le véhicule.

Technologies de sécurité passive adaptées au monde d'aujourd'hui

- Structure de caisse SKYACTIV du MX-5 RF faisant appel autant que possible à des éléments structuraux continus et rectilignes permettant de disperser les forces d'impact le long d'un réseau de chemins de charge multiples

1) Cycle mixte
2) Modèles à conduite à gauche uniquement
3) Systèmes disponibles selon le niveau d'équipement et les marchés

- Utilisation d'aciers et d'aluminium à la fois résistants et légers à des endroits stratégiques (autour de l'habitacle ou au niveau de la traverse des boucliers avant et arrière, par exemple)

- Architecture optimisée (par rapport aux Mazda à toit fixe) garantissant une meilleure protection contre les chocs latéraux grâce notamment à l'ajout d'une traverse supplémentaire au niveau des dossiers de siège et au renforcement des montants A et des bas de caisse

- Pièces boulonnées (faciles à remplacer) destinées à absorber l'énergie dégagée en cas de choc tout en limitant les dommages occasionnés au moteur et les coûts de réparation consécutifs à une collision frontale mineure

- Structures et matériaux optimisés pour offrir une meilleure résistance en cas de choc arrière et assurer la protection de l'habitacle et du réservoir de carburant

- Ensemble varié et complet de dispositifs de protection des occupants :
  - airbags SRS frontaux et latéraux de série
  - ceintures de sécurité équipées de prétensionneurs et de limiteurs de charge
  - ensemble de colonne de direction déformable
  - sièges et contre-portes conçus pour empêcher tout risque de blessures

Le capot actif fait appel à un module de détection afin de limiter les blessures occasionnées à la tête des piétons, tandis que la mousse à absorption d'énergie contenue dans la traverse de bouclier avant et le raidisseur inférieur du bouclier contribuent à une meilleure protection de leurs jambes

2. LE DEGRÉ ULTIME DU JINBA ITTAI

APRÈS 28 ANS DE PRÉSENCE PLUS D'UN MILLION D'UNITÉS PRODUITES, MAZDA CONTINUE D'INNOVER EN PROPOSANT UNE VARIANTE INÉDITE DU MYTHIQUE ROADSTER MX-5 : LE MAZDA MX-5 RF.

Soucieuce de faire profiter le plus grand nombre du plaisir de conduire à l'état brut de son légendaire MX-5, dans la plus pure tradition du *Jinba Ittai*, et de susciter l'intérêt d'une nouvelle clientèle réticente au toit souple ou ne recherchant pas nécessairement une voiture purement sportive, Mazda a décliné une variante à toit rigide de la quatrième génération ND du MX-5, appelée MX-5 RF (pour Retractable Fastback). La dénomination commerciale Fastback prend ici tout son sens en configuration fermée. Ce coupé sportif est un régal pour les yeux. Une fois le couvre-chef ôté, c'est bien un vrai cabriolet qui s'offre à vous, avec un look à nul autre pareil.

Summum de l'élégance, ce roadster se veut avant tout pratique et polyvalent. Outre le luxe de pouvoir voyager en toutes saisons, le MX-5 RF permet de vivre une expérience véritablement exclusive grâce à son intérieur raffiné, sa tenue de route exemplaire et sa transmission automatique en option, une première en Europe pour la génération actuelle de MX-5. Il présente la même assise et la même fluidité des lignes qui ont fait la réputation du modèle à toit souple.

Les ingénieurs Mazda en charge de son développement ont réalisé une véritable prouesse. Ils n'ont pas seulement mis au point un toit rigide capable de s'escamoter totalement dans le plus compact des MX-5 jamais construits depuis la première génération, mais ont également su contrecarrer les effets de ce mécanisme liés au gain de poids et à l'élévation du centre de gravité pour préserver la rigidité, l'équilibre et l'agilité que l'on est en droit d'attendre d'un MX-5.

Jamais l'esprit de symbiose entre l'homme et sa monture (le *Jinba Ittai*) n'aura soufflé aussi fort sur un MX-5 et jamais le plaisir de conduire n'aura été aussi grand. Ce roadster sans compromis a tous les atouts pour perpétuer le succès de sa lignée.

L'INTERACTION AU SENS NOBLE

«*Jinba Ittai*» ou l'osmose entre le cavalier et sa monture afin de ne faire qu'un : cette expression trouve son origine dans le rituel japonais du Yabusame, au cours duquel un archer à cheval vise une cible en plein galop, contrôlant l'animal avec la seule aide de ses jambes. L'harmonie entre le cavalier et sa monture doit être parfaite s'il veut avoir la moindre chance de toucher le centre de la cible avec sa flèche.

Chez Mazda, cela se traduit par une philosophie qui met en avant la communication et par là-même, la connexion entre le conducteur et sa voiture, un principe fondateur pour

les concepteurs du tout premier Mazda MX-5. Le cockpit enveloppant, la réactivité parfaite et les changements de vitesses rapides et précis de cette icône automobile en sont la plus parfaite expression. Au lieu de se concentrer sur la puissance brute du moteur, les ingénieurs ont privilégié l'équilibre, pour développer une voiture offrant une pure euphorie de conduite.

Conserver cet équilibre tout au long des 28 ans de carrière de la voiture ne fut pas chose aisée : la tentation était grande, en effet, d'en augmenter la cylindrée, la puissance ou le poids, génération après génération. Mais Mazda a su rester fidèle à ses valeurs et à ce fil conducteur. Le dernier-né de la famille du roadster le plus vendu au monde, le MX-5 RF, en est la plus pure illustration.

UNE PHILOSOPHIE CENTRÉE SUR LE CONDUCTEUR

La popularité des véhicules Mazda commercialisés en Europe et partout dans le monde doit beaucoup à leur technologie novatrice SKYACTIV et à leur langage stylistique exclusif baptisé KODO (ou l'âme du mouvement), qui par définition, contribuent à renforcer l'esprit *Jinba Ittai* dont s'inspirent toutes les générations du MX-5 depuis 1989.

L'approche en matière de développement de Mazda, fondée sur une connaissance plus approfondie et systématique des attentes du conducteur, a permis d'aller encore plus loin dans cette démarche : le principe était d'imaginer un véhicule entièrement dévolu au conducteur.

Il a fallu pour cela analyser les causes premières du sentiment d'exaltation que l'on ressent au volant d'une voiture de ce type et s'interroger sur tout ce qui contribue à renforcer l'agrément de conduite. Le résultat est à la hauteur du travail accompli : cockpit ergonomique, poste de conduite relaxant pour éviter la fatigue, direction, suspension et motorisation réagissant exactement comme le conducteur l'attend, technologies de sécurité active destinées non pas à prendre le contrôle du véhicule, mais à suppléer le pilote en cas de danger.

C'est cet état d'esprit, visant à faire de l'expérience de conduite un pur sentiment de bonheur, qui a permis à Mazda d'en arriver là où elle est aujourd'hui et de dessiner ce que sera demain.

3. DESIGN

OSER LA DIFFÉRENCE

LE NOUVEAU ROADSTER MX-5 RF EST LA CONSÉCRATION DU LUXE, DE L'IMAGINATION ET DE L'AUDACE.

Mazda avait de bonnes raisons de couvrir la génération actuelle de MX-5 d'un couvre-chef rigide et rétractable, ne serait-ce que pour faire profiter un plus large public de l'expérience de conduite incomparable du MX-5, véritable ode au *Jinba Ittai*, ou encore pour confirmer le succès de l'édition spéciale à toit rigide, le MX-5 Roadster Coupé, dont les ventes avaient dépassé celles du modèle à toit souple vers la fin de son cycle de vie.

Mais le défi était de taille pour les ingénieurs Mazda : ils devaient veiller à ce que la nouvelle mouture soit aussi légère et compacte que possible, conserve le même empattement que le modèle à toit souple et n'empiète pas sur le coffre. Les concepteurs du MX-5 RF durent également faire preuve d'ingéniosité pour dissimuler entièrement la structure du toit en configuration ouverte.

Le résultat est sans appel : le processus d'escamotage du toit rigide est un véritable enchantement pour les yeux. L'habitacle en forme de goutte et les lignes de toit fastback se fondent dans la poupe dans un ballet parfaitement orchestré. Une fois le toit en place, l'espace entre les montants arrière et la carrosserie du MX-5 RF est si fin qu'on pourrait penser, à première vue, qu'il s'agit d'un coupé à toit fixe.

Mais il n'en est rien : la partie avant et la partie centrale du toit rigide se rangent entièrement derrière les sièges, tout comme la lunette arrière. Les montants de custode au look sportif restent en place. Le processus d'ouverture/fermeture ne prend que 13 secondes[1] et le mécanisme entier ne rajoute que 45 kg au poids total du MX-5 RF. (Voir le chapitre suivant pour plus de détails au sujet du toit rétractable.)

UN ROADSTER FIDÈLE AUX VALEURS CHÈRES À MAZDA

L'avant, les côtés, l'arrière et la structure compacte de la voiture s'inscrivent totalement dans le KODO (« L'âme du mouvement »), cette philosophie du design qui a permis à la quatrième génération du MX-5 (la génération ND) d'être élue « Voiture mondiale de l'année 2016 » (World Car of the Year) et « Design automobile mondial de l'année 2016 ». Le MX-5 RF a fière allure avec ses phares avant à LED étincelants au regard acéré, ses feux de circulation diurne et son mécanisme d'ouverture et de fermeture du toit d'une rare élégance et d'une simplicité confondante. Sa posture large et solide et ses jantes en alu de 16 ou 17 pouces[2] (jantes alu BBS forgées disponibles en option) témoignent de sa légendaire agilité. Grâce à son assise très basse, ses proportions parfaites et ses lignes dynamiques, elle semble véritablement se fondre dans son environnement.

Cette impression est magnifiée par une peinture gris métallisé de la plus haute qualité, appelée Machine Grey et inaugurée en Europe sur le millésime 2017 de la Mazda6. Ce coloris fait appel au processus de peinture exclusif de Mazda baptisé Takuminuri. Le système utilise une finition à trois couches composée d'un coloris, d'un revêtement réfléchissant (intégrant une couche uniforme de paillettes d'aluminium réfléchissantes ultra-fine) et d'une couche transparente. Le MX-5 RF est également disponible dans les six coloris (Soul Red, Ceramic Metallic, Blue Reflex, Crystal White Pearl, Arctic White et Jet Black[2]) proposés pour le MX-5 à capote. Les clients ont également le choix entre un panneau de toit au ton carrosserie ou bi-ton (laqué noir[2]) pour une touche d'originalité en plus.

La couleur extérieure de la carrosserie traverse élégamment les portes[2], gommant ainsi la frontière entre extérieur et intérieur, comme sur la version à toit souple. Cela confère au MX-5 RF cette atmosphère intime et chaleureuse que l'on ressent à l'intérieur de l'habitacle, caractéristique de l'esprit *Jinba Ittai*. L'agencement horizontal de l'instrumentation et des écrans, volontairement minimaliste, apporte une touche de fraîcheur et d'élégance qui sied parfaitement à ce roadster. Le MX-5 RF, à l'instar de tous les MX-5, n'est pas qu'un ravissement pour les sens : il a pour vocation de décupler le plaisir de conduire. C'est la raison pour laquelle le volant compact, les pédales, le très court levier de vitesse et les dispositifs d'affichage sont agencés de manière parfaitement symétrique par rapport au conducteur.

UN INCROYABLE SENTIMENT DE LIBERTÉ

Une fois à bord du MX-5 RF, le charme opère immédiatement. Profitez du confort et du raffinement que seul un intérieur de cette qualité peut vous offrir et appréciez l'ambiance feutrée et paisible qui règne à bord, une fois le capot déployé. Et même lorsque vous roulez cheveux au vent, le sentiment de sécurité est encore plus grand que sur la version à toit souple.

La somptueuse garniture en cuir Nappa brun-roux avec surpiqûres grises (proposé en option) vous conforte dans l'idée que vous évoluez dans un univers d'exception. Plus chic encore : les sièges sport Recaro, au maintien irréprochable, sont disponibles avec des assises et dossiers Alcantara® avec passepoils rouges et cuir sur les côtés. Le tout nouveau MX-5 RF est proposé dans deux habillages différents : l'un typé sport en cuir noir ou beige avec surpiqûres en forme de losange ou l'autre plus classique en tissu noir au profil tridimensionnel[2].

En dépit du toit rigide rétractable, le volume de chargement du coffre (127 litres DIN), suffisant pour loger deux sacs de voyage de dimensions standard (55 cm x 40 cm x 22 cm), est resté le même que sur la version du MX-5 à capote. Mazda a même prévu un nouvel espace de rangement multifonctionnel très pratique pour y loger de menus objets, tels que le mode d'emploi.

4. CONFORT, ERGONOMIE ET ÉQUIPEMENT

GOÛTER AU LUXE DU ROADSTER

LE MARIAGE RÉUSSI ENTRE LE PLAISIR DE CONDUITE AU GRAND AIR DU LÉGENDAIRE MX-5 ET LE RAFFINEMENT INTÉRIEUR D'UN COUPÉ.

Avec son toit rigide rétractable à commande électrique, le nouveau MX-5 RF gagne en confort, en polyvalence et en sécurité, et peut donc séduire tout naturellement un plus grand nombre de clients. Les ingénieurs et les

1) Entre le moment où vous appuyez sur le bouton et le moment où le toit se verrouille en position ouverte ou fermée, selon les mesures effectuées par Mazda en interne
2) Disponible selon le niveau d'équipement et les marchés
3) Série spéciale de lancement proposée uniquement sur certains marchés

concepteurs de Mazda n'ont pas ménagé leurs efforts et n'ont pas compté leurs heures pour créer un mécanisme d'escamotage du toit irréprochable, tant du point de vue esthétique, que du point de vue fonctionnel.

Modèle d'ingéniosité et de compacité, cette merveille de la technologie réussit l'exploit de préserver les lignes tendues et athlétiques de la version à toit souple, en ne grevant que de 45 kg le poids total du véhicule. Dans un mouvement parfaitement synchronisé, la partie avant et la partie centrale du toit rigide se soulèvent et se rangent dans un espace dédié dans la malle (une manipulation qui s'effectue d'une pression sur un bouton judicieusement placé sur la console centrale). La lunette arrière suit le mouvement avant que le volet de coffre et les montants de custode reprennent leur position initiale. L'opération ne dure que 13 secondes, soit un nouveau record dans cette catégorie[1].

Notons au passage que ce mécanisme est actionnable même en roulant (à condition de ne pas dépasser les 10 km/h) et qu'il est possible de vérifier le déroulement des opérations à partir du nouvel écran couleur TFT de 4,6 pouces à gauche du combiné des instruments. Pour des raisons évidentes de sécurité, il est impossible d'escamoter le toit rigide lorsque vous reculez, lorsque le coffre est ouvert ou (sur les modèles dotés d'une boîte manuelle) si le véhicule est au point mort et que le système i-stop est activé. L'écran TFT, qui vous informe sur l'état du toit ouvrant et sur les raisons éventuelles de son blocage actuel, fait également office de jauge à carburant, et quand le toit n'est pas opérationnel, indique la température du moteur, l'autonomie en carburant et les coordonnées de géolocalisation.

SÛR ET PRATIQUE AVANT TOUT

Comme pour la version à toit souple, l'ergonomie du MX-5 RF a fait l'objet de toutes les attentions. Grâce à un simple loquet de verrouillage à commande électrique permettant de fixer le toit à la baie du pare-brise, l'ouverture/fermeture du toit est désormais automatique et non plus manuelle, comme c'était le cas sur la génération de coupés MX-5 précédente. Les fenêtres des portières continuent, toutefois, de s'abaisser automatiquement au moment de l'ouverture ou de la fermeture du toit. Mais à la différence de ses prédécesseurs, le MX-5 RF les relève jusqu'à leur position d'origine une fois le processus d'escamotage terminé[2].

Comme le moindre gramme compte sur un coupé sport, chaque partie du toit rigide est composée de matériaux spécifiques : aluminium à l'avant, acier au milieu et plastique (SMC) à l'arrière. Les garnitures noires dans le prolongement des vitres à l'arrière sont entièrement conçues en plastique biodégradable et ne requièrent aucune couche de peinture. Belles et durables, à la fois.

Cela ne doit pas faire oublier la vraie raison d'être de cette nouvelle mouture : profiter de l'expérience de conduite incomparable du légendaire roadster MX-5 et bénéficier du surcroit de confort et de souplesse qu'offre une configuration à toit rigide. Pour renforcer l'impression de confort à bord, les ingénieurs ont opté pour un déflecteur de plus grande taille derrière les sièges. Fabriqué en acrylique transparent pour une meilleure visibilité, ce panneau est destiné à diminuer la quantité de vent s'infiltrant dans l'habitacle lorsque vous voyagez à ciel ouvert.

UNE INSONORISATION ENCORE PLUS PERFOMANTE

Comme les occupants du MX-5 RF passeront probablement plus de temps à couvert, l'intérieur se veut plus chaleureux et accueillant que jamais. Outre une direction et une suspension spécialement calibrées pour optimiser le confort de roulement (voir le chapitre suivant), Mazda a encore renforcé l'insonorisation. Pour éliminer les bruits du vent et de la route, les ingénieurs ont choisi d'intégrer des garnissages à trois couches dans la partie avant et centrale du pavillon. Les tapis de sol plus grands, les orifices parfaitement colmatés autour du levier de vitesse, l'emploi de matériaux d'insonorisation et d'atténuation des vibrations plus généreux (dans les passages de roue avant, les contre-portes, les panneaux de carrosserie, le tunnel de transmission et le compartiment moteur) contribuent à abaisser encore plus le niveau de bruit par rapport à la version à toit souple.

Les technologies audio et de connectivité proposées sur la version à toit souple ont été reconduites sur le MX-5 RF[3], à savoir un système audio standard à 6 haut-parleurs ou un système audio haut de gamme BOSE® à 9 haut-parleurs[3] avec deux haut-parleurs dans les appuis-tête conducteur et passager[4]. Le système de connectivité pour smartphone MZD Connect[4] permet de profiter, en toute transparence, d'un accès à Internet, aux réseaux sociaux, au module de navigation et à une multitude d'autres contenus et services en ligne. Et pour que le conducteur reste parfaitement concentré sur la route, les fonctions d'infodivertissement (diffusées sur l'écran de 7 pouces sur la console centrale) sont pilotées par la voix ou via l'interface à commandes multiples (HMI) placée derrière le levier de vitesse.

1) Entre le moment où vous appuyez sur le bouton et le moment où le toit se verrouille en position ouverte ou fermée, selon les mesures effectuées par Mazda en interne (octobre 2016)
2) À condition que les fenêtres soient initialement à moins de 55 mm de la position la plus haute ; fonction non disponible sur certains marchés
3) Disponible selon le niveau d'équipement et les marchés

5. CHÂSSIS ET STRUCTURE DE CAISSE

AUGMENTER LE PLAISIR AU VOLANT

EN RENOUVELANT SON ICÔNE MX-5, MAZDA ENTEND PROPOSER UNE EXPÉRIENCE DE CONDUITE PLUS RASSURANTE ET PLUS EXALTANTE QUE JAMAIS.

La quatrième génération du MX-5 a été conçue dans le but d'accentuer la sensation de symbiose entre le conducteur et son véhicule et de renforcer ce lien particulier, ou *Jinba Ittai,* avec le légendaire roadster depuis 28 ans. Destiné à un plus large public, le MX-5 RF s'affirme comme un nouvel art de vivre grâce à une suspension, une direction et un système de freinage spécialement calibrés pour ce type de véhicule. Pour contrebalancer le gain de poids et de hauteur lié à l'utilisation d'un toit rigide rétractable, les ingénieurs ont misé sur une plateforme parfaitement équilibrée sans compromettre la légendaire agilité de ce coupé.

Pour ce faire, ils ont conservé la suspension avant à double triangulation et la suspension arrière à biellettes multiples, et se sont contentés d'ajuster les réglages des stabilisateurs avant, des ressorts arrière, des biellettes et des butées de limitation de course. Pour compenser le léger embonpoint du MX-5 RF, ils ont également modifié la pression du gaz à l'intérieur des amortisseurs de façon à augmenter le débattement de la suspension et à améliorer le toucher de route.

Ces changements ont, toutefois, eu un impact non négligeable sur la direction assistée électrique à double pignon (EPAS) adoptée sur la génération actuelle du MX-5 en raison de sa plus grande sensibilité. Mazda a donc dû retravailler le dispositif EPAS afin d'obtenir un comportement plus linéaire et d'apporter le niveau de réactivité attendu sur un roadster d'une maniabilité diabolique comme le MX-5 RF. L'astuce a consisté à accroître l'assistance au moment où le conducteur commence à tourner le volant et à la réduire à mesure que l'angle de braquage augmente de façon à mieux répercuter la force antagoniste des roues.

Le MX-5 RF hérite des freins avant à disques ventilés et des freins arrière à disques pleins du modèle à toit souple, à même d'optimiser le contrôle des transferts de charge et la stabilité du véhicule au freinage. Fort de ses caractéristiques modifiées, le servofrein du MX-5 RF offre une réactivité linéaire et une transition tout en douceur entre les forces d'accélération latérales et longitudinales.

La structure de caisse du tout nouveau MX-5 RF (si on excepte le toit) est à l'image de celle du modèle à toit souple : légère, incroyablement rigide et encore plus sûre grâce, entre autres, à l'emploi abondant d'aluminium et d'aciers à haute résistance. L'ossature supérieure, composant essentiel de l'architecture du cabriolet MX-5, profite d'un tunnel de transmission spécial destiné à renforcer l'équilibre entre la rigidité avant et arrière et à contrecarrer l'effet du toit rigide rétractable. À la différence du toit souple, la présence d'un arceau qui reste en place sur toute la largeur du toit rigide rétractable renforce le caractère *Jinba Ittai* du véhicule.

En plus des nombreux efforts consacrés à l'insonorisation de l'habitacle (voir le chapitre précédent), Mazda a décidé d'optimiser les supports et éléments structuraux du moteur dans le but d'en atténuer les vibrations. Tout en conservant la forme aérodynamique éprouvée du bord arrière du capot, des montants A et de la traverse de pare-brise, les ingénieurs Mazda ont ajouté une prise d'air au niveau du radiateur du MX-5 RF afin d'éliminer les turbulences provoquées par le flux d'air généré entre les passages de roue avant et les côtés du véhicule. Or, le fait d'équilibrer la déportance en fonction du profil fastback du véhicule assure une meilleure stabilité en ligne droite et à chaque changement de voie.

6. MOTORISATIONS

PRÉSERVER L'ESSENTIEL

DOTÉ DES FABULEUX MOTEURS SKYACTIV QUI ÉQUIPENT LA QUATRIÈME GÉNÉRATION DU MODÈLE À TOIT SOUPLE, LE MX-5 RF PEUT DÉSORMAIS ÊTRE ASSOCIÉ, POUR LA PREMIÈRE FOIS EN EUROPE, À UNE TRANSMISSION AUTOMATIQUE.

Les moteurs à alimentation atmosphérique SKYACTIV disponibles sur le MX-5 reposent sur un parfait équilibre entre performance, agilité et sobriété. Les motorisations SKYACTIV-G 1.5 et SKYACTIV-G 2.0 à injection directe ont été adaptées à l'architecture typique du MX-5 RF, avec le moteur en position centrale avant et la transmission aux roues arrière.

Ainsi, le 2 litres n'est pas seulement plus compact que sur les Mazda à roues avant motrices, mais également plus léger de 3 kg. Pour tirer toute la quintessence de la mécanique, le volant moteur a également été revu de façon à accroître la

réactivité du moteur et diminuer le poids de 10 %. Les systèmes d'admission et d'échappement ont subi eux aussi une cure d'amincissement. L'échappement 4-2-1 a été optimisé pour tenir compte des caractéristiques d'un véhicule à propulsion avec moteur longitudinal et pour obtenir une courbe de couple idéale. Les ingénieurs en ont profité pour alléger le radiateur et le rendre encore plus performant en matière de refroidissement. Notons au passage qu'il a été déplacé de manière à être plus proche du centre de gravité du MX-5 RF.

L'ensemble des modifications effectuées sur le bloc 1,5 litre ont permis de porter la zone rouge à 7 500 tr/min et d'atteindre une puissance maxi de 96 kW/131 CV à 7 000 tr/min. Le bloc 2.0 litres offre désormais un couple plus généreux à bas et moyens régimes, garant d'accélérations plus vives et d'une meilleure autonomie. Il a également été optimisé spécialement pour le MX-5 RF de façon à répondre rigoureusement aux sollicitations du conducteur sur la pédale d'accélérateur. Avec une puissance maxi de 118 kW/160 CV disponible à 6 000 tr/min et un couple maxi de 200 Nm à 4 600 tr/min, il a de l'énergie à revendre.

Les deux blocs moteur se distinguent par un taux de compression exceptionnellement élevé de 13:1, comme sur la version à toit souple, mais avec une sonorité plus adaptée à l'intérieur plus feutré du MX-5 RF. Le dispositif d'optimisation du bruit d'admission de Mazda (baptisé ISE)[1] a pour effet de transmettre une sonorité plus envoûtante au sein de l'habitacle.

Le moteur SKYACTIV-G 2.0 peut être couplé à une boîte automatique à six rapports (une exclusivité en Europe sur le MX-5 RF) ou à l'éminente boîte manuelle SKYACTIV-MT à six rapports. Dotée d'un embrayage « lock-up » (qui s'enclenche en deuxième vitesse) et d'un dispositif de contrôle automatique du patinage (entrant en action à partir de la troisième vitesse), cette transmission auto propose également une fonction de changement de mode qui permet d'égrener les rapports plus rapidement, d'une simple pression sur un bouton. Elle offre un rapport en prise directe et garantit d'excellentes économies de carburant, notamment lorsqu'elle est combinée avec le système i-ELOOP de récupération de l'énergie à la décélération et la technologie i-Stop de coupure du moteur à l'arrêt de Mazda[2]. L'efficace transmission manuelle SKYACTIV-MT vient agrémenter la conduite du MX-5 RF. Elle conserve la précision et la rapidité des changements de rapport qui ont fait le succès de toutes les versions du MX-5 depuis ses débuts. Sa conception allégée et compacte a été adaptée tout spécialement à la génération actuelle du MX-5 et à la transmission aux roues arrière.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION : MAZDA MX-5 RF

Engine		SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0			
Type de transmission		BM6	BM6	BVA6	BM6	BVA6
					avec i-stop & i-ELOOP[3]	
Performance						
Vitesse maximum	km/h	203	215	194	215	194
Accélération 0 à 100 km/h[4]	s	8,6	7,4	8,4	7,5	8,5
Consommation						
Consommation (cycle mixte)	l/100km	6,1	6,9	7.2	6,6	6,4
Émissions CO_2 (cycle mixte)	g/km	142	161	167	154	149
Norme anti-pollution		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6

1) Disponible selon le niveau d'équipement et les marchés
2) Systèmes i-ELOOP et i-stop disponibles uniquement sur les modèles à conduite à gauche, dotés du bloc moteur SKYACTIV-G 2.0
3) Modèles à conduite à gauche uniquement
4) Dans les conditions d'essai de Mazda

SKYACTIV-G : LE SUMMUM DE L'INNOVATION

Deux moteurs essence légers proposés avec le tout nouveau Mazda MX-5 RF :

- Accélération rapide, vive et en douceur sur toute la plage de régimes
  - alimentation atmosphérique assurant une réactivité hors du commun à bas régimes sans aucune inertie du turbo
  - conception favorisant les économies de carburant au quotidien sans compromettre les performances, ni le plaisir de conduite
  - taux de compression élevé de 13.0:1
- Collecteur d'échappement 4-2-1 unique qui évite le phénomène de cliquetis et optimise la combustion (en améliorant l'élimination complète des gaz non brûlés), adapté à l'architecture du MX-5 à transmission aux roues arrière :
  - la sortie d'échappement élargie et le collecteur plus rectiligne réduisent la résistance
  - deux convertisseurs catalytiques sont employés au lieu de trois grâce à une technologie évoluée de réduction des rejets polluants
  - le collecteur a également été modifié en fonction du couple et de la sonorité recherchés

- Systèmes d'admission et d'échappement plus légers et plus compacts conçus spécialement pour exploiter au mieux les performances du moteur et rehausser l'agrément de conduite du MX-5 RF
  - le système d'admission, allégé de 30 % par rapport à celui de la génération précédente, est doté d'un filtre à air et d'un conduit d'air de plus grande capacité et réduit la résistance aux écoulements d'air afin d'optimiser l'efficacité
  - il comprend un nouveau conduit de guidage permettant de canaliser l'air provenant du ventilateur électrique et d'évacuer l'excès de chaleur des gaz d'échappement
  - comme pour les autres Mazda, une double distribution à calage variable (SVT), côtés admission et échappement, minimise les pertes par pompage afin d'optimiser la consommation de carburant, notamment à faible charge, tout en supprimant le cliquetis à pleine charge
- Volant moteur redessiné pour diminuer le poids de 10 % par rapport aux autres modèles Mazda, réduire l'inertie de 15 % et favoriser la réactivité du moteur[5]
- Radiateur (dont la longueur et l'épaisseur ont été réduites respectivement de 21 mm et 2 mm) positionné plus proche du centre de gravité pour une meilleure répartition générale des masses, associé à un porte-à-faux avant raccourci
  - des volets ont été ajoutés, lesquels s'ouvrent et se ferment en fonction de la pression d'air provenant du ventilateur de refroidissement
- Large éventail d'innovations technologiques destinées à optimiser le processus d'allumage, telles que…
  - injecteurs multi trous pour un mélange idéal d'air et de carburant
  - orifice de tourbillonnement supérieur qui améliore l'allumage et la répartition de la flamme, ayant ainsi pour effet d'accroître le couple
  - cavités spéciales dans les têtes de piston permettant de réduire les pertes par refroidissement

Le moteur SKYACTIV-G 2.0 est également disponible avec le système i-ELOOP de récupération de l'énergie à la décélération et l'i-Stop, l'un des systèmes de coupure du moteur à l'arrêt les plus rapides au monde[5]

LE SYSTÈME i-ELOOP

- transforme l'énergie de décélération en électricité pour alimenter l'équipement électrique du véhicule tel que les projecteurs et la climatisation
- permet de réaliser des économies de carburant en conservant la puissance moteur normalement requise pour entraîner l'alternateur
- emploie un câblage en aluminium sur le MX-5, réduisant son poids de 500 g

5) Les chiffres s'appliquent au moteur SKYACTIV-G 2.0

LE SYSTÈME i-STOP

- est un dispositif ingénieux qui coupe le moteur au temps allumage/détente, afin de garantir un redémarrage optimum
- tire parti de l'énergie de combustion pour le redémarrage (0,5 s sur le MX-5), le démarreur électrique ne servant qu'à fournir la force d'entraînement nécessaire lors de la phase de redémarrage initiale
- continue à utiliser les systèmes électriques du véhicule lorsque le moteur est coupé

TRANSMISSION MANUELLE SKYACTIV-MT : *JINBA ITTAI* PAR NATURE

- La transmission manuelle SKYACTIV-MT à six rapports est l'unique adaptation à ce jour au moteur en position centrale avant et transmission aux roues arrière
- Elle conserve la précision et la rapidité des changements de rapport et la course du levier très courte (40 mm) plébiscitées depuis la première génération du MX-5
  - la structure simplifiée de la tringlerie de sélection réduit la résistance au coulissement pour des changements de rapport fluides et doux
- Le rapport de 6ème en prise directe réduit le rapport de réduction finale, améliorant ainsi l'autonomie au quotidien
- La course de la pédale d'embrayage (longueur et pression) a été ajustée afin de minimiser l'intervention du conducteur
- La conception allégée de la transmission et les faibles frottements internes permettent d'économiser le carburant

- carter de transmission en aluminium coulé pour un équilibre optimal entre poids et robustesse
- Le poids et les dimensions du différentiel arrière ont également été réduits

La forme et la structure du faux châssis reliant la transmission au différentiel ont été revues, pour réduire son poids sans affecter sa rigidité

TRANSMISSION AUTOMATIQUE À SIX RAPPORTS : UNE EXCLUSIVITÉ POUR LE MX-5 RF

Elle réagit plus spontanément aux sollicitations du conducteur sur la pédale d'accélérateur :
- embrayage « lock-up » qui s'enclenche en deuxième
- dispositif de contrôle du patinage actif à partir de la troisième

Elle est associée à une fonction de changement de mode qui permet d'égrener les rapports plus rapidement, d'une simple pression sur un bouton

Elle permet de réaliser d'excellentes économies de carburant

7. SÉCURITÉ

PROFITER DE SOLUTIONS ADAPTÉES AU MONDE MODERNE

LES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ ULTRA-SOPHISTIQUÉS DU MAZDA MX-5 RF PERMETTENT DE REHAUSSER LE PLAISIR DE CONDUITE QUI A FAIT LE SUCCÈS DE CE ROADSTER DEPUIS SES DÉBUTS

Chez Mazda, la recherche et le développement des technologies de sécurité reposent directement sur la philosophie prônée en matière de sécurité proactive - baptisée « Mazda Proactive Safety ». Celle-ci vise à réduire les risques d'accident en élargissant au maximum l'éventail des conditions dans lesquelles le conducteur peut conduire son véhicule en toute sécurité.

Le label i-ACTIVSENSE[1] de Mazda regroupe toute une série de technologies de sécurité évoluées ayant recours à des dispositifs de détection active et de pré-collision, tels que des radars à ondes millimétriques et des caméras. Le principe est d'aider le conducteur à identifier les dangers potentiels et à prévenir les accidents.

Citons tout d'abord le **système de surveillance des angles morts** (BSM) qui fait appel à un radar à ondes quasi-millimétriques de 24 GHz pour détecter les véhicules en approche situés dans les angles morts, que ce soit sur les files adjacentes ou à l'arrière du MX-5 RF. Opérationnel dès 15 km/h, le système BSM fait clignoter un témoin dans le rétroviseur du côté concerné, et déclenche un signal sonore si le conducteur manifeste l'intention de passer sur une file où circule déjà un autre véhicule. Il intègre également le **système de reconnaissance active d'obstacles mobiles en marche arrière** (RCTA) qui utilise les capteurs radar pour avertir le conducteur de la présence d'autres véhicules lorsqu'il effectue une marche arrière.

L'avertisseur de franchissement de ligne (LDWS) contrôle les marquages au sol à l'aide d'une caméra, et alerte le conducteur dès qu'il détecte un déport inopiné du véhicule de sa voie de circulation. Les modèles dotés du système audio haut de gamme BOSE® diffusent un avertissement sonore - semblable au bruit d'un véhicule roulant sur des bandes rugueuses - par le biais du haut-parleur situé du côté concerné. Le système LDWS est paramétré avec le plus grand soin de manière à éviter tout déclenchement d'alarme intempestif.

Le **système de gestion automatique des feux de route** (HBCS) utilise une caméra permettant de surveiller les projecteurs des véhicules circulant en sens inverse et les feux arrière de ceux qui précèdent, et bascule automatiquement des feux de route aux feux de croisement afin d'améliorer la visibilité en conduite de nuit tout en évitant l'éblouissement des autres automobilistes. Le système HBC désactive également les feux de route en conduite urbaine et à des vitesses inférieures ou égales à 30 km/h. Le **système d'éclairage avant adaptatif** (AFS) de Mazda améliore encore la sécurité en conduite de nuit en permettant au conducteur d'anticiper les virages en amont (en tenant compte des impulsions dans la direction et de la vitesse) et en orientant les feux de croisement dans la direction empruntée par le véhicule.

En cas de collision inévitable, le MX-5 RF bénéficie de la protection passive de la structure de caisse SKYACTIV de Mazda. Cette dernière fait appel à une architecture exclusive réalisée dans des matériaux hautement résistants, et composée autant que possible d'éléments structuraux continus et rectilignes afin de garantir une protection exceptionnelle contre les collisions, critère essentiel pour un cabriolet.

Les forces exercées en cas de choc frontal sont canalisées à la périphérie et sous l'habitacle le long d'un réseau de chemins de charge multiples par le biais des bas de caisse, du berceau et du tunnel de transmission. Afin de garantir au MX-5 RF une protection plus efficace sans pour autant accroître son poids, les concepteurs de Mazda ont fait appel à des aciers et de l'aluminium haute résistance pour réaliser la structure périphérique de la cellule de survie et la traverse de bouclier avant. En cas de choc frontal modéré, les pièces boulonnées - faciles à remplacer – absorbent l'énergie d'impact, limitant les dommages occasionnés au compartiment moteur et les coûts de réparation associés.

De par son statut de cabriolet, le MX-5 RF ne dispose pas de la structure annulaire continue qui, sur les autres modèles de la marque, relie le pavillon et les montants B au soubassement afin d'améliorer la protection en cas de choc latéral. A la place, le tout nouveau MX-5 RF se dote, au niveau de ses dossiers de siège, d'une traverse supplémentaire assurant la jonction entre les flancs gauche et droit de la structure de caisse. Les bas de caisse, les montants A et les fixations des dossiers de siège ont également été renforcés, tout comme les structures du bâti arrière, des boucliers et des suspensions (dans le but d'améliorer la résistance aux chocs arrière).

UN VÉHICULE PLUS SÛR QUE JAMAIS

À l'intérieur, le nouveau MX-5 RF reçoit de série des airbags SRS frontaux et latéraux, les sièges assurent un meilleur maintien de la tête et du haut du corps en cas de choc arrière, les contre-portes ont été optimisés et les ceintures de sécurité disposent de prétensionneurs et de limiteurs de charge. Par ailleurs, la colonne de direction est à même de se déformer pour absorber l'énergie produite en cas de choc, faisant ainsi du poste de conduite un espace parfaitement sécurisé. Le siège passager se dote quant à lui de fixations et d'un point d'ancrage pour sangle supérieure permettant l'adaptation de sièges de sécurité enfant ISOFIX.

S'agissant de la protection des piétons, le capot actif d'avant-garde du MX-5 RF se soulève automatiquement en cas de choc afin de protéger la tête du piéton, augmentant ainsi l'espace entre le capot et les organes du moteur. La structure intérieure du capot moteur associée aux cordons de soudure à absorption de chocs au-dessus du moteur contribue également à amortir les chocs. Pour une meilleure protection des genoux des piétons, la traverse de bouclier avant contient de la mousse à absorption d'énergie tandis que le raidisseur inférieur du bouclier empêche leurs jambes de glisser sous le véhicule.

1) Systèmes disponibles selon le niveau d'équipement

8. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

DIMENSIONS		
Type de carrosserie		Toit rigide rétractable
Portes		2
Nombre de places		2
Extérieur		
Longueur hors-tout (sans porte-plaque)	mm	3 915
Largeur hors-tout	mm	1 735
Largeur hors-tout (avec rétroviseurs)	mm	1 918
Hauteur hors-tout	mm	1 230 / 1 236[1]
Empattement	mm	2 310
Porte-à-faux avant (sans porte-plaque)	mm	760
Porte-à-faux arrière	mm	845
Voie avant	mm	1 495
Voie arrière	mm	1 505
Garde au sol entre les essieux (à vide)	mm	141 / 147[1]
Intérieur		
Dégagement pour la tête	mm	936
Largeur aux épaules	mm	1 325
Espace aux hanches	mm	1 320
Longueur aux jambes	mm	1 096
Point H (distance par rapport au sol)	mm	145
Coffre		
Volume[2]	l	127
Plancher du coffre, distance par rapport au sol	mm	425 / 435[1]
Profondeur max. jusqu'au plancher	mm	455
Longueur jusqu'aux sièges	mm	640
Largeur intérieure max. au plancher	mm	1 100
Hauteur de seuil de coffre, par rapport au sol	mm	816 / 826[1]
Largeur de la baie de coffre	mm	769

1) Avec des roues de 16/17 pouces
2) Valeur DIN, faux plancher compris

MOTEURS : SKYACTIV-G		SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0
Type de moteur		4 cyl. en ligne 16 soup.	
Cylindrée	cm^3	1 496	1 998
Alésage x course	mm	74,5 x 85,8	83,5 x 91,2
Entraînement arbre à cames		Chaîne de distribution	
Système d'injection		Injection directe	
Taux de compression		13.0:1	13.0:1
Type d'échappement		4-2-1	4-2-1
Dispositif antipollution		Catalyseur trois voies	
Puissance maxi	kW(PS)/ rpm	96 (131) / 7 000	118 (160) / 6 000
Couple maxi	Nm/ rpm	150 / 4 800	200 / 4 600
Type de carburant		IOR 95	IOR 95
Contenance du réservoir	l	45	45
Contenance en huile du moteur	l	4,1	4,1
Batterie		46B24L-S	46B24L-S / N-55(S)[3]
Type de transmission		BM6	BM6 / BVA6

TRANSMISSIONS : MANUELLE SKYACTIV-MT ET AUTOMATIQUE À 6 RAPPORTS	SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0	
Type de transmission	BM6	BM6	BVA6
Entraînement	Propulsion	Propulsion	Propulsion
Rapports de boîte			
1ère	5,087	5,087	3,538
2ème	2,991	2,991	2,060
3ème	2,035	2,035	1,404
4ème	1,594	1,594	1,000
5ème	1,286	1,286	0,713
6ème	1,000	1,000	0,582
Marche arrière	4,696	4,696	3,168
Rapport de boîte finale	2,866	2,866	3,454

JANTES ET FREINS		SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0
Jantes et pneus			
Dimensions jantes		16 x 6.5J	17 x 7J
Dimensions pneus		195/50 R16	205/45 R17
Freins			
Type (avant)		Disque ventilé	
Type (arrière)		Disque plein	
Diamètre (avant)	mm	258	280
Diamètre (arrière)	mm	255	280
Diamètre servofrein	pouces	8	8
Périodicité d'entretien		Tous les 20 000 km / 12 mois[4]	

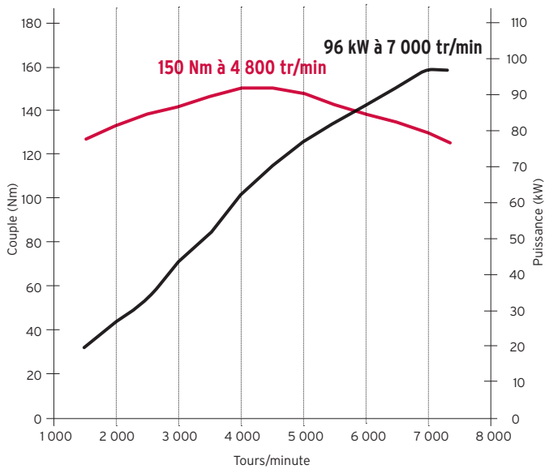
SUSPENSIONS ET DIRECTION		SKYACTIV-G 1.5 / SKYACTIV-G 2.0
Suspension		
Suspension avant		Double triangulation
Suspension arrière		Multi-biellettes
Direction		
Type de direction		À crémaillère
Type d'assistance de direction		Direction assistée électrique à double pignon
Rayon de braquage (entre trottoirs)	m	4,7
Diamètre de braquage (entre murs)	m	10,04

3) Avec i-stop & i-ELOOP
4) Variable selon le pays ou la région

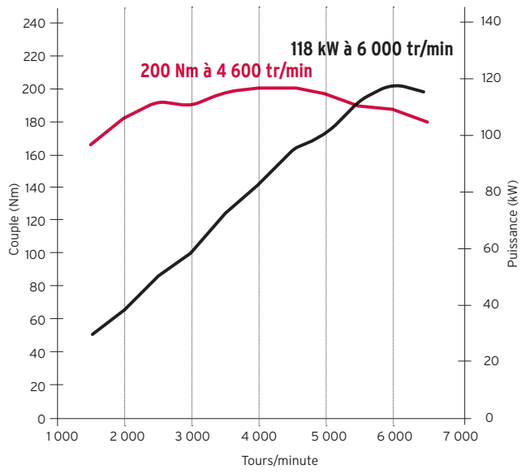
PERFORMANCES ET POIDS		SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0		SKYACTIV-G 2.0 (with i-stop & i-ELOOP[1])	
Entraînement		Propulsion	Propulsion	Propulsion	Propulsion	Propulsion
Type de transmission		BM6	BM6	BVA6	BM6	BVA6
Performances						
Vitesse maxi (avec limiteur)	km/h	203	215	194	215	194
Accélération 0 à 100 km/h[2]	s	8,6	7,4	8,4	7,5	8,5
Consommation						
Cycle urbain	l/100km	8,1	9,4	10,1	8,7	8,4
Cycle extra urbain	l/100km	4,9	5,5	5,5	5,4	5,3
Cycle mixte	l/100km	6,1	6,9	7,2	6,6	6,4
Émissions CO_2 (cycle mixte)	g/km	142	161	167	154	149
Norme antipollution		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Poids et charge utile						
Poids mini à vide (sans conducteur)	kg	1 015	1 045	1 070	1 055	1 080
Poids mini à vide (avec conducteur 75 kg)	kg	1 090	1 120	1 145	1 130	1 155
Poids total en charge	kg	1 265	1 295	1 305	1 305	1 320
Poids admissible sur essieu avant	kg	620	635	640	645	655
Poids admissible sur essieu arrière	kg	645	660	665	660	665

COURBES DE PERFORMANCES MOTEUR

SKYACTIV-G 1.5



SKYACTIV-G 2.0



1) Marchés à conduite à gauche uniquement
2) Dans les conditions d'essai de Mazda

Pour plus d'informations sur les consommations officielles et les émissions de CO_2 officielles pour les véhicules neufs, veuillez vous référer au *"Guide about fuel consumption, CO_2 emission and electric energy consumption of new passenger cars" ("Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen")*, qui est disponible gratuitement dans le réseau Mazda et chez Mazda Motor Europe GmbH, Hitdorfer Str. 73, D-51371 Leverkusen, Allemagne

LE RF: UN MX-5 TOUTES SAISONS

LE LANCEMENT DU MX-5

LES FANS ET PASSIONNES DE VOITURE EN ONT PRIS PLEIN LES YEUX LORS DES DIFFERENTS LANCEMENTS DU MX-5 SOFT TOP ET RETRACTABLE FASTBACK

LANCEMENT OFFICIEL

Vive le roadster ! Il était 3 heures du matin, heure d'Europe continentale, lorsque, le 4 septembre 2014, Mazda a dévoilé la quatrième génération du MX-5 simultanément à Tokyo, Monterey (Californie) et au Mazda Space de Barcelone devant une audience très exclusive. C'était 25 ans après le lancement du MX-5 originel, qui a redonné un coup de jeune à l'histoire d'amour entre le monde et les voitures sportives, légères et abordables. Depuis la révélation du modèle ND, la production cumulée a dépassé le million d'unités, renforçant la position de force du MX-5 pour la place du roadster le plus vendu de l'histoire dans le Livre Guinness des Records. La génération actuelle a également donné naissance à la version RF, pour Retractable Fastback. Vive le roadster, décidément, et nous verrons ce que nous réserve encore le futur...

USA

Beaucoup de spéculations courraient à la veille du New York International Auto Show 2016 à propos des plans que Mazda s'apprêtait à révéler au monde. Robert Davis, vice-président de Mazda USA, a commencé à inclure quelques références au MX-5 dans son discours, avant de tendre le micro à Masahiro Moro, le président de Mazda Amérique du Nord, qui a levé le voile sur le MX-5 RF.

La réaction ? Démesurée. Le RF est révélé en couleur Machine Grey, une nouvelle teinte de chez Mazda qui reflète l'environnement de l'auto avec subtilité, donnant une nouvelle lumière à une longue tradition de voitures de sport à succès. Sans susciter aucune hésitation, le dessin délicieusement différencié du Retractable Fastback – une première pour le MX-5 – connut un succès immédiat.

JAPON

L'année 2016 fut celle d'un record pour le plus gros rassemblement de MX-5 au Japon, le Karuizawa Meeting, fort cette année de la présence de deux MX-5 très spéciales, le 29 mai : le tout nouveau MX-5 RF, après ses débuts à New York, et le millionième MX-5. Celui-ci, un ND soft top, était sorti des chaînes de l'usine Ujina N° 1 d'Hiroshima le 22 avril, le début d'une grande tournée mondiale de célébration débutée au Festival des Fleurs d'Hiroshima.

Le meeting annuel de Karuizawa, une ville de villégiature dans le Japon central, a attiré pas moins de 1 363 MX-5 de toutes les quatre générations, dont des raretés comme un coupé NB blanc, et 2 360 fans de MX-5 des quatre coins du pays, tous rassemblés autour de la même passion. Il y avait aussi sur place de nombreuses activités comme une course de MX-5 à pédales pour les enfants. Et comme à l'habitude, le rassemblement se double aussi d'un marché informel, avec des enchères sur des accessoires et des étalages de vente de tous types de produits, des pièces détachées aux livres, en passant par des miniatures de MX-5 faites main.

LE DÉVELOPPEMENT DU RF : DESIGN

DES CONTRAINTES QUI CONDUISENT À DES SOLUTIONS ASTUCIEUSES

AU VU DES CRITIQUES ÉLOGIEUSES QUI SE SUCCÈDENT, LE MX-5 RF EST ASSURÉ DE CONQUÉRIR LES FOULES. MAIS CE SONT DES CONTRAINTES D'INGÉNIERIE QUI L'ONT AMENÉ À CE DESSIN DE RETRACTABLE FASTBACK.

Les versions à toit souple et à toit rigide rétractable de la quatrième génération du MX-5 partagent de nombreuses spécifications techniques et leur thème de design KODO. Mais elles ont deux approches différentes dans leur manière de réaliser l'objectif commun à tout MX-5 : être l'archétype de la sportive deux places offrant au volant un plaisir simple, aussi belle à conduire qu'à regarder.

La différence la plus marquante concernant le style du MX-5 RF est son look *fastback,* une première pour le MX-5. Voilà qui l'amène sur de nouveaux territoires prometteurs, avec des contraintes particulières pour les ingénieurs qui ont dû faire rentrer son toit rigide dans une quatrième génération 100 kilos plus légère et plus compacte que le NC qui lui précédait – le seul MX-5 proposé jusqu'alors avec un toit rigide rétractable.

Les ingénieurs chargés du développement de l'auto se sont penchés sur cette question assez tard, durant les phases finales du développement du ND à capote souple. Et l'équipe dirigée par Masashi Nakayama, responsable du programme, a vite compris l'ampleur du défi qui les attendait. Ils ont établi que l'intégration d'un toit entièrement rétractable dans la carrosserie mettrait en cause les caractéristiques qui font du MX-5 ce qu'il est. En tant que designer en chef du modèle de quatrième génération, Nakayama connaissait parfaitement les efforts qui avaient été nécessaires pour réussir son dessin.

Deux obstacles devaient être franchis : un toit rétractable ajouterait vraisemblablement un poids significatif et les solutions employées jusque là demandaient un espace plus généreux. Tout le monde s'accordait pour trouver cela inacceptable. Autre obstacle : l'esthétique, un toit employant un mécanisme semblable au modèle de génération précédente risquerait de gâcher les lignes pures du ND.

S'il fallait retenir une seule ligne dans le design du MX-5 de quatrième génération, ce serait son profil épuré partant des blocs des projecteurs et passant par la crête des ailes, les épaules du conducteur et filant jusqu'à l'arrière. Un dessin de hard-top rétractable classique n'aurait pas pu s'intégrer sans gâcher le travail d'origine des designers.

Une mission qui aurait semblé impossible sans l'ingéniosité de Masanori Minamisawa, en charge du design extérieur de la voiture. C'est lui qui a compris que le problème était dans la définition de l'un des objectifs fixés. Le but ne devrait pas être de créer un toit rigide qui pourrait être entièrement replié et disparaître. Il devrait au contraire être de créer une belle voiture de sport capable de donner le plaisir de conduite typique du *Jinba Ittai* à un public plus large.

La solution vint d'une source inattendue : les courbes de sa guitare électrique Fender Stratocaster. Pour lui, c'est le symbole de l'unité entre le musicien et son instrument, ce qui rappelle la philosophie *Jinba Ittai* (le cavalier et sa monture ne faisant qu'un) du MX-5. M. Minamisawa explique qu'il a toujours été impressionné par l'agencement très fonctionnel de sa Stratocaster, qui permet de jouer exactement comme on l'imagine, ainsi que par sa sonorité expressive et son design intemporel, si caractéristique.

Focalisé désormais sur un thème de beauté fonctionnelle, M. Minamisawa a pu enfin laisser libre cours à sa créativité. Ainsi a-t-il très vite commencé à esquisser des silhouettes de *fastback* pour le MX-5, version hard-top. Une partie de sa beauté réside, en toute logique, dans l'élégance des lignes libérées de toutes contraintes techniques compliquées comme auparavant.

Lors d'une réunion préparatoire de développement, il a dessiné une esquisse de son idée. Silence dans la salle… L'idée était inattendue, mais si brillante que tous les participants sont restés sans voix devant l'allure pure des piliers arrière du *fastback* se fondant en pente douce dans les ailes.

« Alors qu'il s'agissait bien toujours d'un MX-5, avec son toit rétractable et son dessin de fastback, il gagnait une nouvelle personnalité et une beauté inédite, » explique M. Minamisawa, qui a également fait partie de l'équipe de design de la troisième génération de MX-5 (NC). *« Cette esquisse représentait une idée révolutionnaire, mais elle n'a pu prendre vie que parce que j'ai passé beaucoup de temps à bien réfléchir et finalement, reconsidérer notre définition de la voiture. »*

Bien que le thème de design de l'auto ait été ainsi bien défini, ce qui n'est pas rien en repensant aux premières contraintes fixées, il restait alors encore un immense travail. M. Minamisawa avait certes apporté l'idée, une belle idée. Mais à ce moment-là, personne chez Mazda ne savait encore comment elle pourrait passer de la théorie à la pratique. //

LE DÉVELOPPEMENT DU RF : TECHNOLOGIE

FORME ET FONCTION NE FONT QU'UN

On le voit au premier coup d'œil : la silhouette du MX-5 RF fait entrer la sportive icônique de Mazda dans de nouveaux territoires visuels. Pourtant, pas d'obsession de la nouveauté ici, mais plutôt des contraintes techniques dues à la configuration minimaliste du MX-5 de quatrième génération.

Tout commence par un compromis particulièrement difficile à trouver pour les designers comme pour les ingénieurs du MX-5. La réponse s'est trouvée dans le coup de crayon de Masanori Minamisawa, en charge du design extérieur, réalisant une esquisse en forme de solution idéale. Un *fastback* n'est pas en soit révolutionnaire, mais il l'est sans conteste dans la longue histoire du MX-5. Et en plus de sa beauté, ce design répond positivement à tous les critères en jeu. Il est possible d'intégrer ainsi un toit rétractable électrique sans augmentation substantielle de la masse de la voiture (seulement environ 45 kilos supplémentaires par rapport à la version à toit souple) et en évitant toute lourdeur de design. De plus, il offre un charme différent, tout en appartenant clairement à la gamme MX-5 ND.
Cela dit, après avoir résolu une partie des défis de base pour définir cette auto, les designers et les ingénieurs de Mazda faisaient encore face à une tâche herculéenne à ce stade pour pouvoir transformer l'essai.

LES HOMMES EN COULISSES

Le RF serait peut-être resté à l'état de dessin s'il n'avait pas bénéficié de l'ingénuité de Kouichi Matsumoto, qui a dirigé l'équipe de développement du toit rétractable. M. Matsumoto a réfléchi aux défis techniques posés par la version hard-top du MX-5 de quatrième génération avant même que les designers aient mis au point le style du *fastback.*

Son équipe a testé de nombreux projets différents pour le toit, y compris le système utilisé à bord du MX-5 de troisième génération. Ils ont même essayé un concept de toit qui se repliait en sept (!) parties. Mais aucune de ces solutions n'a eu grâce aux yeux de M. Mastsumoto. Au final, il en vint à la conclusion qu'il serait impossible de loger un hard-top dans l'architecture actuelle du MX-5 soft-top tout en ayant toujours une « belle auto ». Jusqu'à ce qu'il découvre le dessin de M. Minamisawa...

M. Matsumoto a eu une révélation. L'architecture *fastback* donnait d'un coup de nouvelles possibilités à ce qui semblait une impasse. Après avoir essayé plusieurs dessins techniques par simulation informatique, l'équipe en trouva un qui offrait un fonctionnement satisfaisant.
Ils trouvèrent d'autres obstacles sur leur chemin, comme lorsque M. Minamisawa réussit à convaincre les ingénieurs de déplacer une partie de leur mécanisme de 70 mm vers l'intérieur au profit du design. M. Matsumoto et son équipe se montrèrent persévérants, consultant régulièrement les designers et les ingénieurs d'autres domaines de développement pour arriver finalement au mécanisme élégant et sophistiqué du toit rétractable définitif du RF.

L'INDUSTRIALISATION D'UNE VISION

Mettre au point un mécanisme de toit fonctionnel était une chose. Mais s'assurer de sa faisabilité sur la chaîne de production en était une autre. C'est Takaki Nakamura, ingénieur spécialisé dans les processus d'assemblage final, qui a hérité de cette responsabilité.
Plus que tout peut-être, c'est dans ses mains et celles de son équipe que repose la réussite de cette version hard-top, avec une parfaite exécution assurant la jonction de la forme et de la fonction. Les pièces sont confinées dans un espace si restreint que la moindre imperfection est simplement inimaginable. Cela représente une complexité mécanique sans précédent, mais ses concepteurs se sont montrés toujours intransigeants sur la manière dont le toit devait fonctionner et sur son apparence impeccable.

« Par exemple, dans la version à toit souple, le coin supérieur des vitres latérales est arrondi, alors qu'il forme un angle sur le RF », note-t-il. Il a bien essayé d'expliquer aux designers à quel point ce serait nettement plus simple, du point de vue de la production, d'avoir la même pièce, mais les designers ont campé sur leurs positions, arguant du rôle central de la forme des vitres (entre autres nombreux éléments) dans l'harmonie générale de l'auto. Chaque détail a été pensé intensément dans sa phase de création et est justifié par les designers : *« Ils ont insisté sur le fait que ce n'est pas seulement un élément esthétique, mais qu'il a aussi une fonction utile pour le champ de vision du conducteur. »*

Le défi le plus important était peut-être finalement d'assurer une grande facilité d'usage au quotidien, un point clé de la philosophie des produits Mazda. Comment passer de la théorie sur la planche à dessin à la pratique, en production de série ? Chaque aspect de la voiture, chaque équipement doit être si simple et naturel à manipuler que le conducteur doit pouvoir l'utiliser sans même y penser. Et c'est pour le mécanisme du toit rétractable que le défi technique fut le plus important.

Il fut résolu en beauté : les parties avant et milieu du hard-top se rétractent rapidement et gracieusement derrière les sièges, disparaissant derrière les montants du *fastback.*
En position fermée, le toit donne l'impression d'être fixe et de faire partie intégrante de la carrosserie, comme pour un vrai coupé. Et le volume de coffre n'est quasiment pas affecté. Encore un exemple de la manière dont Mazda a réussi à redéfinir le MX-5 tout en restant respectueux de son prestigieux héritage. //

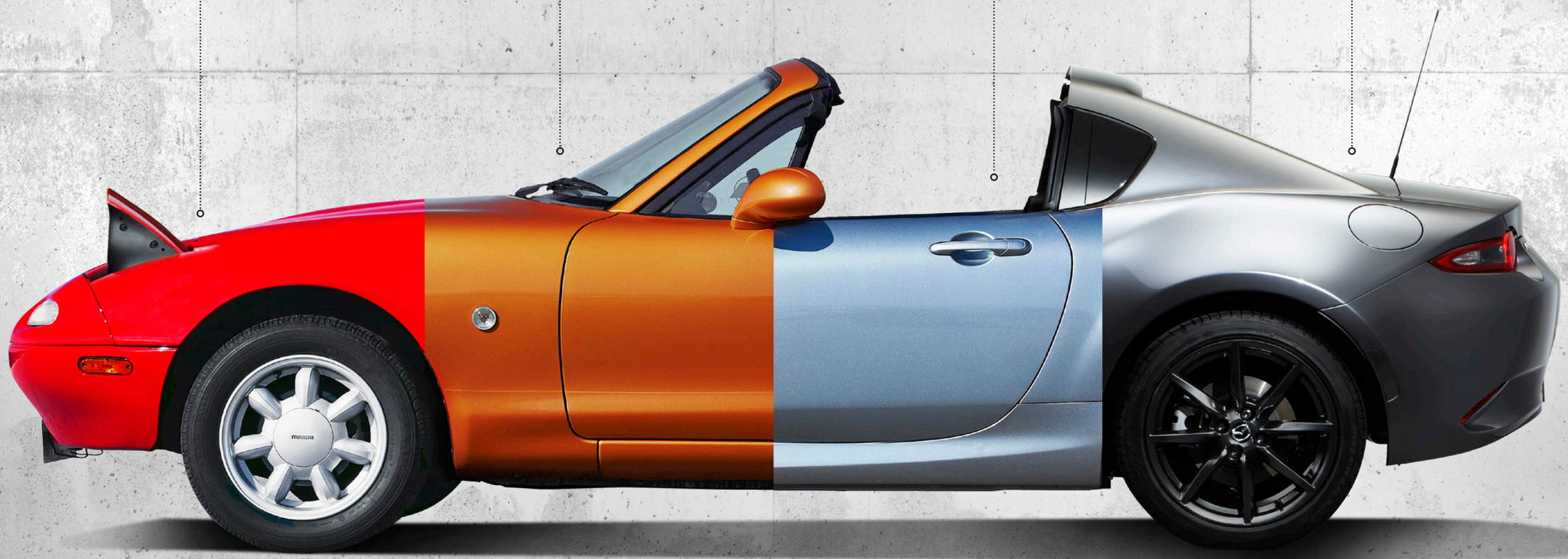
DERRIÈRE LE DESSIN SIMPLE ET FLUIDE DU MX-5 RF SE CACHE SA PIÈCE MAÎTRESSE, SON HARD-TOP RÉTRACTABLE UNIQUE, FRUIT DE LA GRANDE DÉTERMINATION DE SES INGÉNIEURS.

1ère GÉNÉRATION **MK I** NOM DE CODE **NA**

2ème GÉNÉRATION **MK II** NOM DE CODE **NB**

3ème GÉNÉRATION **MK III** NOM DE CODE **NC**

4ème GÉNÉRATION **MK IV** NOM DE CODE **ND**



PLUS D'UN QUART DE SIÈCLE SUR LES ROUTES

1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

LES ANNÉES 80

Excès, ambition, coiffures excentriques ! Les années 80 n'incarnent pas la subtilité. Cette mode influence aussi les constructeurs automobiles, avec profusion de designs anguleux et grands volumes. Mais vers la fin de la décennie, un nouvel état d'esprit commence à émerger. Le mur de Berlin est tombé, la guerre froide est arrivée à sa fin et une nouvelle menace est identifiée : le réchauffement de la planète. Les constructeurs se tournent vers des modèles plus petits, plus frugaux, et les tractions deviennent l'immense majorité du marché.

LES ANNÉES 90

Alors que le 20ème siècle se termine, le monde se trouve dans une grande phase de transformation. L'Europe doit absorber les grands changements d'après la chute du Rideau de fer. Mais l'avancée rapide des technologies permet de retrouver le chemin de la croissance tandis que le World Wide Web débute une révolution sans point de retour. Cette période marque un âge d'or pour l'automobile également. Les puissances de calcul exponentielles au service des constructeurs leur permettent de développer des modèles de plus en plus économes et de plus en plus sûrs.

LES ANNÉES 2000

Des années turbulentes dans un monde toujours plus globalisé, où des mots comme « délocalisation » commencent à faire partie du vocabulaire quotidien. La stabilité des années 90 fait place à un marché plus fluctuant, marqué par l'arrivée de l'Euro, la guerre contre le terrorisme, l'explosion des prix du pétrole et l'expansion des énergies renouvelables. Internet devient mobile et les technologies en permanente évolution, toujours plus efficaces et rapides. Rien d'étonnant pour la nouvelle génération, née avec l'ère digitale. Enfin, certains prédisent la fin du monde avec le changement de siècle.

LES ANNÉES 2010

Des cendres de la grande crise économique est né un nouveau dynamisme dans la deuxième décennie du nouveau millénaire. L'Internet des objets est aujourd'hui une réalité, dans un monde interconnecté où la puissance de calcul des machines croît de manière exponentielle. Les smartphones sont maintenant aussi puissants que des ordinateurs. Et il y a des applis pour tout, y compris votre auto. Les progrès technologiques constants nous rapprochent d'un monde de voitures autonomes, marquant peut-être la fin de la conduite telle qu'on la connaît. Mais pas à bord du MX-5 !

LA RÉVOLUTION FASTBACK

4ème GÉNÉRATION
MK IV
NOM DE CODE
ND

LA VERSION HARD-TOP DU MX-5 ND ADOPTE UN STYLE NOUVEAU, CRÉANT UN MODÈLE QUI FERA TOURNER LES TÊTES ET GAGNERA SANS AUCUN DOUTE NOMBRE DE NOUVEAUX FANS.

Le MX-5 de quatrième génération, lancé en 2015, offre un compromis parfait qui place la barre encore plus haut pour la légendaire sportive deux places. Il est compact, dynamique, agile, abordable et, comme toujours, fiable. Et il est magnifique ! Que demander de plus ?

Pour beaucoup, la réponse était claire : une version hard-top. Une demande entendue chez Mazda. Après tout, la version Roadster Coupé de la précédente génération (NC) a connu un grand succès, donnant accès aux sensations typiques de la philosophie *Jinba Ittai* du MX-5 à de nouveaux clients qui, sans ce modèle, ne seraient peut-être pas devenus fans du MX-5.

Le résultat est le MX-5 RF (pour Retractable Fastback), l'incarnation d'une réalisation parfaite. C'est aussi un changement radical par rapport au passé. La forme en goutte d'eau – emblématique d'un *fastback* – est une réinvention de ce que peut être un MX-5, même si le RF partage beaucoup avec le soft-top, notamment sous la ligne de caisse.

Ce qui rend le RF à ce point séduisant au premier regard, c'est sa ligne, toit fermé, qui est celle d'un coupé. Ouvrez le toit, les deux sections avant du toit (qui en comporte trois) se replient avec la vitre arrière complètement hors de vue, derrière les sièges, entre les deux piliers typiques d'un *fastback.* À la différence de designs plus conventionnels, ici ces deux montants latéraux restent en place, dans un style très *targa.* Un déflecteur aérodynamique transparent placé derrière les appuie-tête est chargé quant à lui de réduire les turbulences lorsque le toit est ouvert. »

UNE ALLURE DE COUPÉ ET LE PLAISIR DE ROULER TOIT OUVERT : LE MX-5 RF EST LE COMPROMIS IDÉAL

Le dessin des montants latéraux n'est pas un détail mineur, loin de là. L'équipe de design du RF voulait leur donner une allure affirmée et ils ont passé trois mois sur ce seul détail. Mais il ne s'agit pas ici simplement d'une question esthétique. L'idée vient de la fonction d'accueil du toit rigide rétractable dans l'espace très compact offert par le MX-5 de dernière génération.

La légèreté et la vivacité sont des ingrédients de base pour le MX-5, tout autant que son design. Ils personnifient le *Jinba Ittai*, l'unité entre le conducteur et sa voiture. Le poids, bien sûr, en est l'ennemi naturel et plus il est éloigné du centre de gravité, plus son impact est négatif. C'est pour cela que le modèle ND à toit souple est le MX-5 le plus léger depuis le modèle d'origine et le plus compact de tous.

Reprendre le mécanisme du toit rigide rétractable du Roadster Coupe a été logiquement la première solution étudiée. Et pour cause : le mécanisme introduit en 2006 était une merveille de technique et c'était le plus rapide sur le marché.

Une solution qui aurait été viable pour le ND, si seulement il y avait eu assez de place à bord. L'équipe de développement a bien essayé de l'adapter de toutes les manières possibles, mais l'ancien mécanisme ne pouvait s'intégrer dans le MX-5, quatrième du nom.

La vraie avancée fut d'oublier, pour les designers comme pour les ingénieurs, l'idée de faire disparaître entièrement le toit une fois ouvert. Le design *fastback* est vraiment un coup de maître : il est beau, le mécanisme du toit est particulièrement étroit et sa chorégraphie remarquablement gracieuse. C'est aussi le modèle avec hard-top rétractable le plus rapide du marché*, avec 13 s pour l'ouverture comme pour la fermeture et ce, jusqu'à 10 km/h. Et le toit ne rajoute qu'à peu près 45 kg à l'ensemble, y compris quelques retouches dans la structure de la voiture pour lui conserver son équilibre d'origine. Enfin, en plus de tout cela, le volume de coffre est pratiquement identique à celui du soft-top. »

* Mesuré depuis l'instant où le commutateur est pressé jusqu'au moment où le toit est verrouillé en position ouverte ou fermée (étude interne de Mazda, octobre 2016).

UNE TOUCHE DE LUXE

Les fans vont tomber immédiatement amoureux du sentiment d'enveloppe *cosy* offert par l'habitacle. Tout comme la version à toit souple ND, pour le RF, tout est dédié à la conduite, avec le même cockpit avec une architecture horizontale qui a le bon goût d'être minimaliste tout en restant pratique et flatteuse pour le regard. On y note cependant quelques différences qui aiguisent la curiosité. Le RF a un nouvel écran couleur LCD de 4,6'' intégré à l'instrumentation et capable de montrer des graphismes comme l'animation de la progression de l'ouverture/fermeture du toit. Il est aussi livrable avec un pack intérieur haut de gamme avec un revêtement luxueux de cuir nappa couleur *auburn.*

Sur route ouverte, le RF conserve l'agilité si typique de la version décapotable, mais avec un confort plus raffiné grâce à des suspensions et une direction spécialement modifiées, tandis que l'emploi plus massif de matériaux d'isolation sonore contribue à un plus grand silence à bord. En fait, que le toit soit ouvert ou fermé, les passagers sont simplement mieux protégés des éléments. Autre avantage, du moins pour certaines personnes, une transmission automatique est disponible en Europe, uniquement sur le RF.

Bien entendu, certaines de ces différences peuvent sembler très légères. Mais pourquoi chercher la petite bête à celle qui a été élue pour la première fois à la fois voiture de l'année et design de l'année dans un même concours ? Avec son look à part – un hybride entre un coupé et un roadster – le RF a trouvé un équilibre idéal. Tout en poussant les limites en termes de design et d'ingénierie, il conserve l'esprit du premier MX-5. Mais avec une personnalité bien à lui. //

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 2017

		SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0	SKYACTIV-G 2.0
Cylindrée	cm^3	1 496	1 998	1 998
Transmission		Boîte de vitesses manuelle à 6 rapports		Boîte de vitesses automatique à 6 rapports
Puissance maxi	kW (ch) / tr/min	96 (131) / 7 000	118 (160) / 6 000	118 (160) / 6 000
Couple maxi	Nm / tr/min	150 / 4 800	200 / 4 600	200 / 4 600
Vitesse maxi	km/h	203	215	194
0-100 km/h*	s	8.6	7.4	8.4
Poids mini	kg	1 015	1 045 / 1 055**	1 070 / 1 080**
Longueur / largeur / hauteur	mm	3 915 / 1 735 / 1 230 or 1 236***		
Suspensions (avant / arrière)		Double triangulation / multi-biellettes		

* Selon les conditions de test de Mazda ** Avec i-stop & i-ELOOP *** Avec roues de 16 ou 17 pouces

A LA SURPRISE DE TOUS, LE NOUVEAU ROADSTER MAZDA NE DÉPASSE PAS SIMPLEMENT LES ATTENTES, **MAIS IL DÉFINIT DE NOUVELLES RÉFÉRENCES.**

4ème GÉNÉRATION MK IV NOM DE CODE ND

4ÈME GÉNÉRATION
UN CLASSIQUE RENAÎT

Depuis 1989, le Mazda MX-5 a conquis les conducteurs avec une formule à la fois simple et ambitieuse : une sportive deux places abordable qui donne autant de plaisir à son volant qu'à la regarder. Lorsqu'il s'est agit de développer la 4ème génération nommée ND, on peut dire que la barre était extrêmement haute. Comment recréer et améliorer encore un modèle iconique sans en dénaturer l'essence même qui l'a rendu si populaire ?

Pour les équipes de développement de Mazda à Hiroshima, il n'était pas question de se contenter de fournir un nouveau roadster qui plairait simplement à des fans conquis d'avance. Ils devraient tomber à la renverse la première fois qu'ils le découvriraient.

Puis, une fois au volant sur route ouverte, ils devraient rapidement être envahis d'un sentiment de plénitude : une voiture de sport qui ferait plus que répondre très précisément à leurs impulsions, collant littéralement à la route d'un virage à l'autre. Pas de question, le modèle de quatrième génération se devait d'être le meilleur MX-5 qu'ils aient jamais conduit.

Pour atteindre cet objectif, l'équipe idéale a été formée, forte d'une fidélité absolue à l'esprit du MX-5, proablement ses fans les plus *hard-core.* Le responsable du programme, Nobuhiro Yamamoto explique que, quelle que soit la génération, ils sont d'accord pour conclure que l'une des recettes du succès du MX-5 a toujours été une esthétique minimaliste. Il fait le lien entre les sensations de conduite d'un roadster deux places et ses souvenirs d'enfance, à califourchon sur le réservoir d'une moto lancée à pleine vitesse dans la campagne japonaise – une sensation de liberté pleine et pure.

Même s'il inclut de nombreux éléments touts récents de la gamme Mazda, comme la technologie SKYACTIV, le ND reste fidèle au NA d'origine, notamment grâce à sa légèreté et son plaisir de conduite, réminiscent des roadsters anglais des années 60.

Effectivement, le tout dernier MX-5 est le plus léger sur la balance depuis la première génération, avec une centaine de kilos de moins que son prédécesseur direct. Et il reprend la formule qui a rendu les autres générations si agréables : un roadster deux places propulsion avec un moteur central avant placé derrière l'axe des roues, pour un comportement optimal dans le plus pur esprit « *Jinba Ittai* », où le cavalier et sa monture ne font qu'un. Avec simplement aujourd'hui un moteur placé encore un peu plus vers l'arrière, un centre de gravité abaissé et une répartition des masses encore meilleure. »

UNE BEAUTE CAPTIVANTE, HORS DU TEMPS

Même avant de s'installer derrière le volant, le design estampillé KODO – L'Âme du Mouvement, la signature des Mazda de nouvelle génération, donne un aperçu des prouesses de la voiture. Cette nouvelle carrosserie l'affirme clairement : ce modèle sera un classique reprenant pleinement le flambeau de la riche histoire du MX-5.
Masashi Nakayama, son chef designer, aime à dire que le ND est une voiture amenée à être conduite 20 ans durant, toujours aussi séduisante qu'au premier jour.

Plus élégant, chic avec une allure abaissée et élargie, évoquant force et agilité, il a une face avant et des lignes plus agressives que les générations précédentes. Les formes plus radicales du roadster lui donnent une sensation de mouvement, même à l'arrêt, un effet qui n'aurait pu être achevé avec les seuls dessins et conception assitée par ordinateur.

Au lieu de cela, Mazda est allé chercher le maître modeleur Yukiharu Asano, spécialisé dans la technique traditionnelle du modelage à l'argile. Il a minutieusement créé un extérieur jouant sur les interactions entre lumière et ombre. Le résultat est d'une grâce folle, faisant tourner les têtes alors que la voiture glisse le long des rues. Une beauté naturelle qui donne au MX-5 fière allure, où qu'il se trouve. Et ce sens d'une fluidité naturelle continue à l'intérieur.

L'habitacle du MX-5 de quatrième génération concilie le côté ajusté qui sied au genre avec une habitabilité généreuse. Le design intérieur commence, bien entendu, par le conducteur. Un seul axe concentre les intentions et les actions : tous les instruments, y compris le nouveau système d'infodivertissement MZD Connect, sont accessibles d'un geste, de manière à ce que toute la concentration du conducteur reste focalisée sur la route. Voilà pour l'ergonomie. Les designers voulaient aussi que l'intérieur se fonde avec l'extérieur, aidant à abolir les frontières entre la voiture et l'environnement qui l'entoure. Voilà qui renforce encore le plaisir de conduire pur avec le toit abaissé.

Plus que tout, le MX-5 est « une extension directe du corps du conducteur », comme le définit Tetsuo Fujitomi, en charge du développement du groupe motopropulseur. Si le dessin extérieur spectaculaire et l'intérieur, comme une seconde peau, sont l'incarnation visuelle de ce concept, ce sont les performances du ND qui valideront cette promesse. Les moteurs sont le produit des technologies SKYACTIV, spécialement customisées pour le MX-5. L'équipe de développement a dû ici faire des compromis délicats. La puissance face à la consommation : deux critères qui sont normalement contradictoires. Pas avec le ND pourtant, dont les deux motorisations essence à haut taux de compression et injection directe – les SKYACTIV-G 1.5 et SKYACTIV-G 2.0 – offrent les sensations à l'accélération dignes de leur rang, tout en ayant les plus basses consommations et émissions de CO_2 que tous les autres MX-5 jusqu'à aujourd'hui. Un résultat acquis grâce à la combinaison d'innovations dans la combustion interne des moteurs et un poids allégé du véhicule. Également mise au point spécifiquement pour le ND, la transmission manuelle à 6 rapports SKYACTIV-MT a été adaptée pour l'architecture avec moteur central avant et roues arrière directrices. Ici, les ingénieurs ont placé haut la barre en termes de sélection précise et douce, avec la légendaire course très courte que toute personne qui a déjà pris le volant d'un MX-5 connaît et, sans aucun doute, adore. Bien évidemment, réunir tous les progrès techniques dans la voiture tout en respectant un cahier des charges drastique de réduction du poids a représenté un immense défi. Pourtant, selon Shinichi Yasui, *staff manager* à la production et au planning, le fait d'intégrer toutes les exigences, fussent elles extrêmement complexes, fut prépondérant pour réussir à construire un modèle appelé à devenir un classique. »

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 2015 À AUJOURD'HUI

		SKYACTIV-G 1.5	SKYACTIV-G 2.0
Cylindrée	cm^3	1 496	1 998
Transmission		Boîte de vitesses manuelle à 6 rapports	
Puissance maxi	kW (ch) / tr/min	96 (131) / 7 000	118 (160) / 6 000
Couple maxi	Nm / tr/min	150 / 4 800	200 / 4 600
Vitesse maxi	km/h	204	214
0-100 km/h*	s	8,3	7.3
Poids mini	kg	975	1 000 / 1 015**
Longueur / largeur / hauteur	mm	3 915 / 1 735 / 1 225 ou 1 230***	
Suspensions (avant / arrière)		Double triangulation / multi-biellettes	

* Selon les conditions de test de Mazda
** Avec i-stop & i-ELOOP
*** Avec roues de 16 ou 17 pouces

PLUS ON EST LÉGER, MIEUX C'EST

Le leitmotiv de tout le projet pourrait être : plus on est léger, mieux c'est. Chaque aspect du nouveau MX-5 a été scruté de près : comment cela peut-il être encore amélioré ?

Comment alléger encore ? En plus de détails comme, par exemple, la réduction de la largeur du catalyseur, les avancées majeures de la nouvelle caisse SKYACTIV ont facilité le travail des ingénieurs. Avec plus d'aciers à haute limite élastique et d'aluminium, la caisse est à la fois plus légère et plus robuste qu'auparavant. Une structure intelligente avec des circuits d'amortissement des chocs complexes s'assure de rendre le nouveau MX-5 plus sûr aussi, en complément du panel d'équipements de sécurité active i-ACTIVSENSE. Au final, voici une voiture de sport qui reste bien fidèle à sa lignée. Comme le dit Yamamoto, *« le modèle de quatrième génération est connecté avec les tripes du conducteur. C'est une voiture unique qui réveille les sens et réveille le potentiel de plaisir qui dort en chacun de nous. »* Cela vous paraît un peu trop romantique ? Faites un tour à son volant. Un classique, en effet : le MX-5 se destine à être un objet d'adoration pour les 25 prochaines années. //

INTERVIEW
NOBUHIRO YAMAMOTO
AMBASSADEUR MX-5

QUEL ÉQUILIBRE AVEZ-VOUS SOUHAITÉ OBTENIR EN CONCEVANT LE MX-5 DE QUATRIÈME GÉNÉRATION ?

Nous devions à la fois augmenter les performances en courbes et arriver à une stabilité en ligne droite de tout premier ordre. Mais le point sur lequel nous avons concentré le plus d'attention est le « *Jinba Ittai* » : faire de la voiture une extension du corps, répondant exactement aux mouvements que le conducteur imprime à la direction. C'est ainsi que nous l'avons développé, avec les performances et le comportement suivant en conséquence.

QUEL ÉTAIT VOTRE BUT ULTIME DURANT CETTE PHASE DE DÉVELOPPEMENT ?

Ce qui importait, c'était le plaisir de conduite. Et comment obtient-on ce feeling ? En créant une sensation que l'on appelle « Kan » en japonais. Pour la rendre plus tangible et facile à ressentir, nous avons organisé une session de conduite de différentes voitures de sport avec nos ingénieurs. L'objectif était de percevoir les sensations de chaque conducteur avec chaque voiture. Quand le comportement, la direction offrait de bonnes sensations, dans quelles conditions. En croisant toutes ces données, nous avons pu approcher de la définition d'un bon « Kan ».

POURQUOI ÊTES-VOUS PASSÉ À UNE ASSISTANCE ÉLECTRIQUE DE DIRECTION (EPAS) SUR LE ND ?

C'est la politique de Mazda de passer au système EPAS avec les moteurs SKYACTIV-G. L'approche générale autour des technologies SKYACTIV étant de progresser en termes de consommation et de responsabilité environnementale, nous ne pouvions pas employer de système hydraulique comme précédemment. Nous avons alors passé beaucoup de temps à sélectionner le bon système EPAS. Le choix de la facilité aurait été une assistance sur la colonne de direction, mais cela ne procure pas les sensations que l'on souhaite. Il fallait une assistance sur la crémaillère et nous avons identifié 3 solutions : le système du RX-8, un système à moteur à simple pinion, et un double pinion (sur la crémaillère et la direction). Ce dernier était le plus performant mais aussi le plus cher. Pour convaincre notre management, nous avons équipé deux voitures de deux systèmes. Démonstration réussie, nous avons pu avoir l'accord pour notre solution de prédilection.

EST-CE VOTRE MX-5 PRÉFÉRÉ ?

Oui, absolument (rires) ! Après 25 ans autour du MX-5, ce lancement a été un moment intense. Nous souhaitons que nos clients aient l'impression que cette voiture sera un véritable partenaire de leur mode de vie et qu'ils continueront à l'aimer longtemps. //

3ème GÉNÉRATION MK III NOM DE CODE NC

A l'âge de l'adolescence, le MX-5 a grandit, en taille comme en technologie, puis il a reçu un toit rigide.

3ÈME GÉNÉRATION

PLUS GRAND, PLUS LARGE, PLUS RAPIDE

La troisième génération nommée NC fut le MX-5 le plus spacieux, ce qui est un aspect tout relatif à bord d'un roadster deux places. Cette génération est un peu plus grande, plus lourde (elle embarque un équipement bien plus généreux) et plus puissante que les précédentes. Comme c'est le cas pour la quatrième génération, ses lignes marquent une rupture avec les modèles précédents. Mais il reste bien fidèle à l'essence même du MX-5 : une conception tournée vers le pur plaisir de conduite, et plus il y a de virages, mieux c'est.

Sans surprise, la révolution technologique des années 2000 a également touché l'industrie automobile. Les systèmes de navigation se sont banalisés, la sécurité active accomplit des miracles et certains modèles intègrent un système de parking automatique. On parle même de voitures entièrement autonomes. Serait-ce la fin de la conduite telle que nous la connaissons ?

Certainement pas avec le MX-5, fidèle à lui-même et devenu légendaire. Une partie de sa formule à succès est bien sûr aussi de coller à son temps, et la troisième génération du MX-5 née en 2005 ne fit pas exception à la règle. Ses équipements modernes incluaient des airbags latéraux, le système de contrôle de trajectoire et un système de freinage plus puissant, tandis que les progrès en termes de confort s'accomplissaient grâce à un espace intérieur plus généreux, avec plus de rangements et un coffre porté à 150 litres. Les propriétaires pouvaient jouir du confort d'équipements inédits (du moins à bord du MX-5) comme l'ouverture et le démarrage sans clé, un système audio Bose à 7 haut-parleurs et un réglage spécial pour la conduite découverte, et un toit souple au mécanisme enfantin, opérable d'une seule main.

Tout en conservant son allure de roadster classique, le MX-5 NC a gagné une face avant à l'expression encore plus déterminée. Ses dimensions ont évolué : + 20 mm en longueur, + 65 mm d'empattement, des voies plus larges et des jantes 17'' de plus grandes dimensions, logées dans des ailes élargies. Yasushi Nakamuta, son designer, décrit le nouveau modèle comme « une synthèse entre modernité et tradition ». Il était aussi plus puissant, avec un 1,8 de 126 ch rejoint par un 2,0 de 160 ch, disponible en boîtes 5 et 6. Le 1,6, lui, disparut au passage.

Les évolutions justes

Fidèle à ses racines, le MX-5, troisième du nom resta une réelle sportive légère. Tous ses nouveaux équipements pèsent a minima sur la balance (1 080 kg au total), démontrant le savoir-faire des ingénieurs dans leur stratégie du moindre gramme gagné. Par exemple, les gains se font en utilisant de l'aluminium pour la double triangulation dans la suspension avant, ainsi que pour le capot et le couvercle de coffre, ou par l'emploi d'aciers à haute et très haute limite élastique, entre autres emplacements, pour certains éléments du châssis ou dans les montants de pare-brise. Une méthode de la course aux kilos superflus employée également sur toute la gamme Mazda.

Le conducteur est toujours bien partie prenante dans la conduite de la voiture et c'est tant mieux ! Le MX-5 reprend la classique architecture FR (moteur central avant, roues arrières motrices) pour une meilleure tenue de route. L'équilibre général est soigné grâce à la répartition du poids, perfectionnée par le recul de l'emplacement moteur (135 mm) et le positionnement de la batterie et du réservoir plus près du centre de gravité. Une suspension sportive avec des amortisseurs Bilstein est proposée sur la version 2,0 Sport. La nouvelle coque a été étudiée pour obtenir un centre de gravité au plus bas, tandis que les valeurs de rigidité ont énormément progressé, de 47% en torsion et 22% en flexion.

Quel fut l'accueil de cette toute nouvelle génération ? Un succès immédiat. Dans la continuité de ses prédécesseurs, les récompenses continuèrent à pleuvoir, avec par exemple le titre de voiture de l'année 2005-2006 au Japon ou celui de roadster de l'année 2005 pour le célèbre magazine britannique de la BBC, Top Gear, deux exemples parmi les presque 100 récompenses à ce jour obtenues dans le monde pour cette troisième génération.

En réponse à une demande croissante pour ce type de modèles, Mazda lança la version Roadster Coupé en 2006, équipée d'un toit rigide rétractable. Mais pas n'importe lequel : le plus rapide du monde (encore aujourd'hui) avec seulement 12 secondes pour se ranger derrière les sièges, sans même amputer le volume de coffre d'origine comme les autres modèles du marché.

Depuis, la troisième génération du MX-5 a fait l'objet de deux restylages. Le premier, en 2009, permit d'accentuer encore l'esprit « *Jinba Ittai* » de la voiture, à commencer par les moteurs. La zone rouge du 2,0 a été portée à 7 500 tr/min et il a gagné dans sa version boîte 6 manuelle - remaniée pour encore plus de précision - un boîtier de résonnance à l'admission permettant de renforcer la sonorité moteur. Une boîte 6 vitesses automatique avec palettes au volant rejoint la gamme avec le moteur 2,0. Des retouches aérodynamiques, notamment au niveau du bouclier avant et des jupes latérales, contribuent à un gain total en consommation de l'ordre de 4 à 7 %, selon les transmissions. »

Le même MX-5, en mieux

Les suspensions ont été revues pour améliorer le « toucher de route », mieux contrer le roulis et donner une réaction plus linéaire aux impulsions dans la direction à l'abord des virages. Question design, la face avant a gagné un look plus sportif avec des phares au regard plus acéré et une calandre reprenant la forme pentagonale des autres modèles de la gamme.

Puis, en 2012, le roadster reçut un visage encore plus agressif, complété d'un intérieur revu. La protection des piétons fut améliorée grâce à une forme et une structure modifiée de la face avant et l'adoption d'un capot moteur actif en cas d'impact avec un piéton, ménageant alors une zone d'absorption du choc étendue. La gestion de la commande d'accélération fut revue pour une plus grande linéarité dans la réaction aux plus petites variations sur la pédale d'accélérateur, particulièrement à basses vitesses. Les sensations de freinage furent aussi revues pour raffiner encore le plaisir de conduite, le critère numéro un au volant d'un roadster sportif comme le MX-5.

Après 25 ans de présence sur le marché mondial, alors que les ventes s'approchent du million d'unités, le roadster le plus vendu de l'histoire continue de consolider sa place dans l'histoire automobile et d'offrir toujours des sourires à ses clients. Le MX-5 a toujours été honnête, fidèle à son look, celui d'un roadster sans compromis. Une formule parfaitement établie dès le départ et jamais compromise. Lorsqu'on a demandé à Tom Matano, le designer de la première génération, si Mazda pourrait repartir pour 25 nouvelles années, il répondit : « *ils le peuvent s'ils le font de la bonne manière* ». Et jusqu'ici, c'est certainement le cas. //

Une question d'équilibre, pour une réactivité parfaite

« *Jinba Ittai* » ou l'osmose entre le cavalier et sa monture afin de ne faire qu'un : cette expression trouve son origine dans le rituel japonais du *Yabusame*, au cours duquel un archer à cheval vise une cible en plein galop, contrôlant l'animal avec la seule aide de ses jambes. L'harmonie entre le cavalier et sa monture doit être parfaite s'il veut avoir la moindre chance de toucher le centre de la cible avec sa flèche.

Chez Mazda, cela se traduit par une philosophie qui met en avant la communication et par là-même, la connexion entre le conducteur et sa voiture. « *Jinba Ittai* » est le fil conducteur des ingénieurs et testeurs dans le développement du comportement du MX-5.

Cette connexion est assurée par l'habitacle dessiné autour du pilote, la grande réactivité de la voiture, la rigidité du châssis et la direction, le changement de vitesse et le freinage très directs. Même le design du MX-5 et sa sonorité moteur participent à cette impression d'agilité. Au lieu de se concentrer sur la puissance moteur pure, les ingénieurs ont privilégié l'équilibre, pour développer une voiture qui est un régal à piloter.

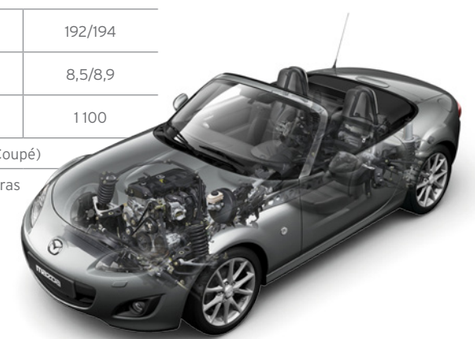
Conserver cet équilibre au long des 25 ans de carrière de la voiture ne fut pas chose aisée : il a fallu lutter en permanence contre les partisans d'un accroissement de cylindrée et de puissance pure, notamment aux Etats-Unis. Mais Mazda a su rester fidèle à son approche d'origine, et le public lui en fut reconnaissant.

Le MX-5 a toujours été motorisé par des 4 cylindres à doubles arbres à cames en tête, maintenant en versions 1,8 l. et 2,0 l., tous deux en boîte manuelle de 5 vitesses, le 2,0 l. étant aussi disponible en boîtes, manuelle ou automatique à 6 vitesses.

Spécifications techniques 2005

		1,8 (2005-)	2,0 (2005-)		2,0 (2009-)
Cylindrée	cm³	1 798	1 999		
Transmission		manuelle, 5 vitesses		manuelle, 6 vitesses	automatique, 6 vitesses
Puissance maxi	kW (ch)/tr/min	93 (126)/6 500	118 (160)/6 700 (7 000 après 2009)		118 (160)/6 700
Couple maxi	Nm/tr/min	167/4 500	188/5 000		
Vitesse maxi (Roadster/ Roadster Coupé)	km/h	194/198	212/217	213/218	192/194
0 à 100 km/h (Roadster/ Roadster Coupé)	s	9,9/9,9	7,6/7,9	7,6/7,9	8,5/8,9
Poids à vide* (2005/2009)	kg	1 080/1 075		1 095/1 090	1 100
L/l/h	mm	3 995/1 720/1 245 (1 255 pour le Roadster Coupé)			
Suspensions (av/ar)		indépendantes, doubles triangles/multibras			

* ajouter 37 kg pour les versions Roadster Coupé



2ème GÉNÉRATION
MK II
NOM DE CODE
NB

2ÈME GÉNÉRATION
UNE CLASSE À PART

EN RENOUVELANT SON ROADSTER FORT D'UN IMMENSE SUCCÈS POPULAIRE, MAZDA A RÉUSSI À ÉVITER LES PIÈGES DANS LESQUELS SONT TOMBÉS NOMBRE DE CONSTRUCTEURS AU COURS DE L'HISTOIRE.

LES OPTIQUES OVALES FIXES SONT UNE DES MODIFICATIONS INTÉGRÉES AUX LIGNES ARRONDIES TYPIQUES DU MX-5.

Les flancs sculptés participent à l'assise de la voiture et renforcent sa sportivité.

Réussir à conserver l'élan, telle était la stratégie pour la deuxième génération du MX-5, nommée NB. Et sans aucun doute, il a réussi à reprendre le flambeau, dans une évolution encore un peu plus sportive, avec des phares devenus fixes et des lignes un peu plus musclées. Pas de révolution pour autant, pourquoi remettre en cause une formule gagnante ?

Mais même si le MX-5, premier du nom avait déjà placé la barre très haut le NB était une vraie nouveauté, avec de nombreuses améliorations. La perfection se nichait dans de nombreux détails, avec un travail des ingénieurs dans tous les aspects de la voiture pour cette deuxième version, développée au milieu des années 90.

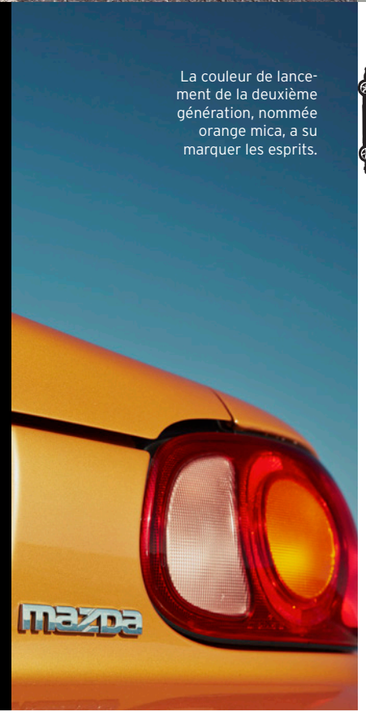
Un sacré défi : la première génération avait à elle seule réussi à faire renaître le marché des roadsters abordables. Avec des ventes s'approchant du demi-million au moment du lancement de la deuxième génération en 1998, le modèle original avait largement surpassé les espoirs les plus fous de ses créateurs.

Le petit roadster avait initié une révolution, avec ses centaines de milliers de fiers conducteurs. Les concurrents essayaient de se joindre à la fête. Et Mazda voulait bien entendu conserver sa place de leader dans le segment.

Les équipes d'ingénieurs et de designers de Mazda se trouvaient devant un gros défi pour améliorer toutes les qualités de l'original. Pour Takao Kijima, le chef du projet, il n'y avait pas droit à l'erreur. Il fallait incorporer de nouveaux matériaux légers, plus d'électronique pour augmenter les prestations, avec une constante : l'esprit du « *Jinba Ittai* », l'unité du conducteur avec sa voiture, serait toujours au centre du projet.

CHANGEMENT DANS LA CONTINUITE

Le NB a été présenté en première mondiale au Salon de Tokyo de 1997. Ses dimensions sont à peu de choses près celles de la version originale, reprenant à son compte le principe selon lequel le plaisir de conduite se distille plus intelligemment dans un véhicule de taille modeste.



La couleur de lancement de la deuxième génération, nommée orange mica, a su marquer les esprits.

La nouveauté était sans conteste bien de la famille MX-5, si appréciée de sa communauté de fans. Si le poids était en légère augmentation, cela était compensé par de nombreuses améliorations. Lorsque la nouvelle génération est apparue dans les halls d'exposition du réseau, une des premières choses que les acheteurs pouvaient remarquer était l'absence des phares rétractables, remplacés par des optiques ovales fixes, une des modifications intégrées aux lignes arrondies typiques du MX-5. De manière générale, le nouveau MX-5 arborait une allure plus mûre et plus musclée, comme si le mignon petit roadster avait évolué pour gagner en maturité.

Les « *yeux* » et la « *bouche* » de la nouvelle MX-5 restaient amicaux, mais avec une expression plus décidée. Les boucliers avant et arrière en polypropylène peints soulignaient des lignes plus fluides tout en participant à une sécurité passive améliorée, gagnant près de 2 kilos au passage. Les ingénieurs et les designers s'évertuèrent à chasser chaque kilo superflu dans chaque aspect du programme de développement. Grâce aux avancées en méthodes de calcul informatique, chaque millimètre du nouveau véhicule fut analysé pour s'assurer d'un poids minimum pour chaque élément. »

Par exemple, le tout nouveau toit souple n'était pas seulement plus résistant, mais il pesait aussi 1,3 kg de moins que son prédécesseur, malgré la présence d'une vitre arrière en verre avec système de dégivrage en lieu et place de l'élément plastique d'origine. La structure des sièges était allégée de 2,4 kg tandis que la disparition des phares rétractables permit de gagner 5,6 kg tout en gagnant en sécurité en cas de choc piéton.

Bien que le design arrière fut largement conservé, avec le même type de forme de feux oblongs, les modèles européens intégraient désormais le feu de brouillard obligatoire. A l'avant, une calandre élargie permettait d'améliorer le refroidissement moteur, dont la gamme commençant avec le 1,6 l. se voyait complétée d'un 1,8 l. plus puissant, avec 140 ch à 6 250 tr/min et 162 Nm de couple disponible à 4 500 tr/min. Tandis que la structure aluminium autour de la transmission restait identique, chaque pièce moteur était analysée scrupuleusement et améliorée lorsque c'était possible au moyen de nouveaux matériaux et technologies.

Ces évolutions comprennent une nouvelle culasse aluminium pour recevoir le double arbre à cames. L'admission fut modifiée pour obtenir un meilleur flux d'air et améliorer la stabilité de la combustion. Et si de très nombreux changements étaient mineurs – la première génération étant particulièrement bien née -, mis bout à bout ils permettaient d'améliorer les valeurs de puissance et de consommation. Tous les moteurs restèrent de technologie simple, sans suralimentation. »

PRÉSERVER LE CHARME

Le nouveau MX-5 était également plus sûr. En plus de l'ajout d'un airbag passager, le châssis fut rigidifié pour améliorer sa résistance, profitant aussi à la tenue de route.

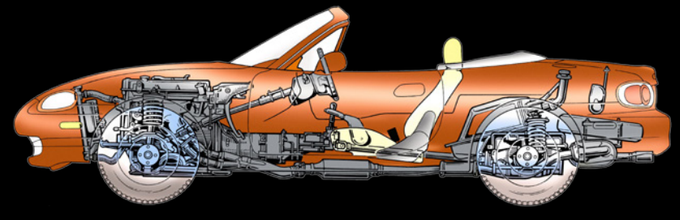
À l'intérieur, l'ambiance générale du cockpit typique du MX-5 fut conservée, renforçant la sensation de proximité avec la route. Mais cela n'empêcha pas les designers d'améliorer forme et fonction, se concentrant sur l'évolution esthétique, sonore et du toucher. La forme en T de la planche de bord assure une ergonomie naturelle. La plupart des modèles intègrent désormais un petit déflecteur aérodynamique intégré derrière les sièges, pour limiter le retour de turbulences en conduite décapoté.

Avec un prix commençant en Allemagne à 35 500 DM, comme le modèle originel, le MX-5 se donnait les moyens de continuer d'être un roadster populaire et d'accumuler les records. En mai 2000, près de 532 000 premières et deuxièmes générations étaient sorties des chaînes de production. C'est à cette date que le MX-5 fut certifié par Guinness World Records comme le coupé sportif biplace le plus vendu de l'histoire.

Le millésime 2001 fit l'objet d'un restylage mineur : une face avant avec une entrée d'air retravaillée, des phares et des feux revus. Sous le capot, un calage variable des soupapes et un taux de compression plus élevé (10:1) pour le 1.8 l., ce qui lui permit d'atteindre 146 ch et 168 Nm de couple, gagnant en performances. La vitesse maxi de la nouvelle version sport avec amortisseurs Bilstein spéciaux et des pneus haute performance sur jantes 16 pouces atteignait 208 km/h. Il y eut même une version turbo (182 ch) développée par la division performance de Mazda, Mazdaspeed, mais ce modèle ne fut pas diffusé en Europe.

En 2004, les ventes globales avaient dépassé les 700 000 exemplaires, dépassant largement les pronostics de succès pour cette deuxième génération. Cependant, Mazda refusa de se reposer sur ses lauriers. La concurrence ne se repose jamais. Le défi suivant des ingénieurs était déjà amorcé. //

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES 1998-2005



1998-2005		1,6 (1998-2001)	1,8 (1998-2001)	1,6 (2001-2005)	1,8 (2001-2005)	
Cylindrée	cm^3	1 597	1 840	1 597	1 840	
Transmission		manuelle, 5 vitesses		manuelle, 5 vitesses		manuelle, 6 vitesses
Puissance maxi	kW (ch)/tr/min	81 (110)/6 500	103 (140)/7 000	81 (110)/6 500	107 (146)/7 000	
Couple maxi	Nm/tr/min	134/5 000	162/4 500	134/5 000	168/5 000	
Vitesse maxi	km/h	195	197	191	205	208
0 à 100 km/h	s	9,7	8,5	9,7	8,5	8,4
Poids à vide	kg	1 015	1 025	1 035	1 065	1 100
L/l/h	mm	3 975/1 680/1 225				
Suspensions (av/ar)		indépendantes, doubles triangles				

1ère GÉNÉRATION
MKI
NOM DE CODE
NA

GÉNÉRATION UN : LE MX-5 ORIGINEL

Avec ses lignes arrondies, ses phares rétractables, sa grande légèreté et sa face avant qui reste dans les têtes comme un tube entendu à la radio, le modèle de première génération a fait immédiatement sensation. Abordable, fiable et procurant un immense plaisir de conduite, il a marqué une rupture, posant les bases d'un succès pérenne.

Pour les designers et ingénieurs de Mazda, 1989 fut la consécration d'années de développement et d'innovation autour de l'idée précieuse esquissée par Bob Hall une décennie auparavant. Les toutes premières MX-5 produites en série s'apprêtaient à rejoindre les halls d'exposition. Et le pari était osé. Rares étaient ceux qui croyaient au potentiel commercial d'une deux places sportive et légère, une niche face à la masse des acheteurs soucieux d'aspects pratiques plutôt que de style. Un roadster était décidément tout sauf un choix conventionnel à cette époque. »

TOUT A COMMENCÉ AVEC LE RÊVE D'UNE NOUVELLE RACE DE VOITURE SPORTIVE, CONSTRUITE POUR LES AMOUREUX DE LA CONDUITE.

LE PREMIER MX-5 ÉTAIT L'INCARNATION PARFAITE D'UN ROADSTER TRADITIONNEL, MAIS DANS UNE NOUVELLE ÈRE. SON DESIGN ÉTAIT MAGNIFIQUE ET MINIMALISTE ET SA TECHNOLOGIE PARFAITEMENT MAÎTRISÉE, AVEC UN ÉQUILIBRE PARFAIT ENTRE PUISSANCE, TENUE DE ROUTE, CONSOMMATION RAISONNABLE ET FIABILITÉ.

Le design osé et la technologie innovante du MX-5, avec son architecture à moteur avant (de cylindrée modeste) et propulsion, donna une nouvelle définition des sportives à succès.

FLUIDITÉ DES LIGNES

Dévoilé au Salon de Chicago en février 1989, le MX-5 était bien différent des rares autres biplaces de l'époque comme la Toyota MR-2, la Fiat X-1/9, qui allait bientôt disparaître du marché, et la Pontiac Fiero, réservée au marché US. Sans moteur central, sans lignes taillées à la serpe, le MX-5 affichait au contraire des lignes douces qui ouvraient une nouvelle ère dans le design automobile, confirmé par un succès inégalé depuis.

Avec un peu moins de 4 mètres en longueur, le MX-5 était petit et ne pouvait certainement pas être décrit comme spacieux. Mais il était voulu comme cela par ses architectes. Le plus compact possible, sans espace perdu, pour être l'incarnation de ce fameux esprit « *Jinba Ittai* », symbole de l'unité entre le cavalier et sa monture.

D'emblée, Mazda a trouvé la bonne formule. Le « NA » - autre nom sous lequel le modèle de première génération est connu – a brillamment repris le concept de roadster, pour une nouvelle ère. Son design était magnifique et minimaliste et sa technologie entièrement maîtrisée, avec un équilibre parfait entre puissance, tenue de route, consommation raisonnable et fiabilité – ce que les fans de roadsters des années 60 ne manqueraient pas d'apprécier. Atteignant un poids contenu à seulement 955 kg, l'équipe de développement réussit à relever l'un des plus gros défis pour réussir la renaissance du roadster léger : l'intégration des normes de sécurité passive modernes.

Affichant un tarif de 35 500 DM en Allemagne et environ 14 000 $ aux USA à son lancement, le MX-5 était abordable. Sous son capot aluminium, le 4 cylindre en ligne 1,6 l. ne manquait pas de punch. Les performances délivrées avec ses 115 ch de puissance maxi et son couple de 135 Nm devaient beaucoup aux systèmes d'injection et d'allumage électroniques modernes intégrés au bloc B6-ZE. Le 1,6 l. intégrait un vilebrequin allégé spécialement développé et un carter avec des ailettes de refroidissement.

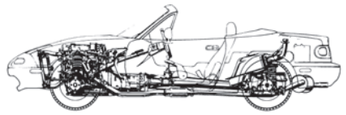
Une culasse spécifique et un double arbre à cames en tête donnaient une puissance plus généreuse, obtenue sur une plage élargie et le moteur atteignait allègrement sa ligne rouge fixée à 7 000 tr/min. Le MX-5 offrait des démarrages vifs, avec 8,8 s de 0 à 100 km/h, ainsi que d'excellentes reprises. L'échappement fut dessiné pour offrir un rugissement particulièrement riche dans les graves, accompagnant parfaitement chaque relance au fur et à mesure des virages.

LE BON COMPROMIS

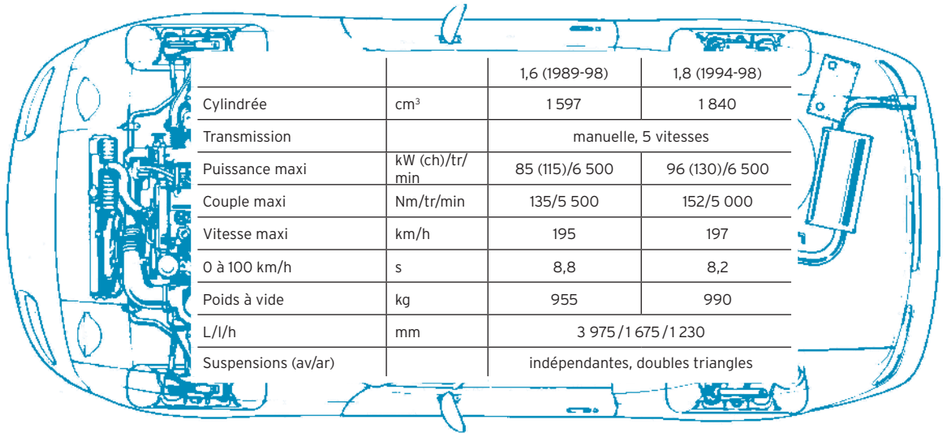
En un mot, le MX-5 était un plaisir à conduire. Son comportement et sa réactivité selon les principes de « *Jinba Ittai* » étaient obtenus grâce à un centre de gravité bas et un équilibre des masses idéal, notamment grâce à l'emplacement central-avant du moteur. Les suspensions indépendantes à double triangulation pour chaque roue, la transmission compacte et légère avec une commande haute, tombant parfaitement sous la main et avec des débattements très courts et précis, la direction très directe, les jantes alliage ultra-légères : chaque élément contribuait à la perfection de la voiture, plébiscitée par un public de fans grandissant.

La formule était si aboutie dès le lancement que les concepteurs de la voiture n'en ont pas dévié lorsqu'il s'est agit de le faire évoluer pour la première fois en 1994. Un moteur plus puissant, 1,8 l. et 131 ch fut ajouté à la gamme, incluant un volant moteur allégé, tandis que la rigidité fut encore renforcée. La sécurité fut aussi améliorée, des barres de protection latérale faisant leur apparition dans la structure des portes, tandis qu'ABS et airbags sont lancés sur certains marchés. Le design et le châssis restèrent eux quasi inchangés.

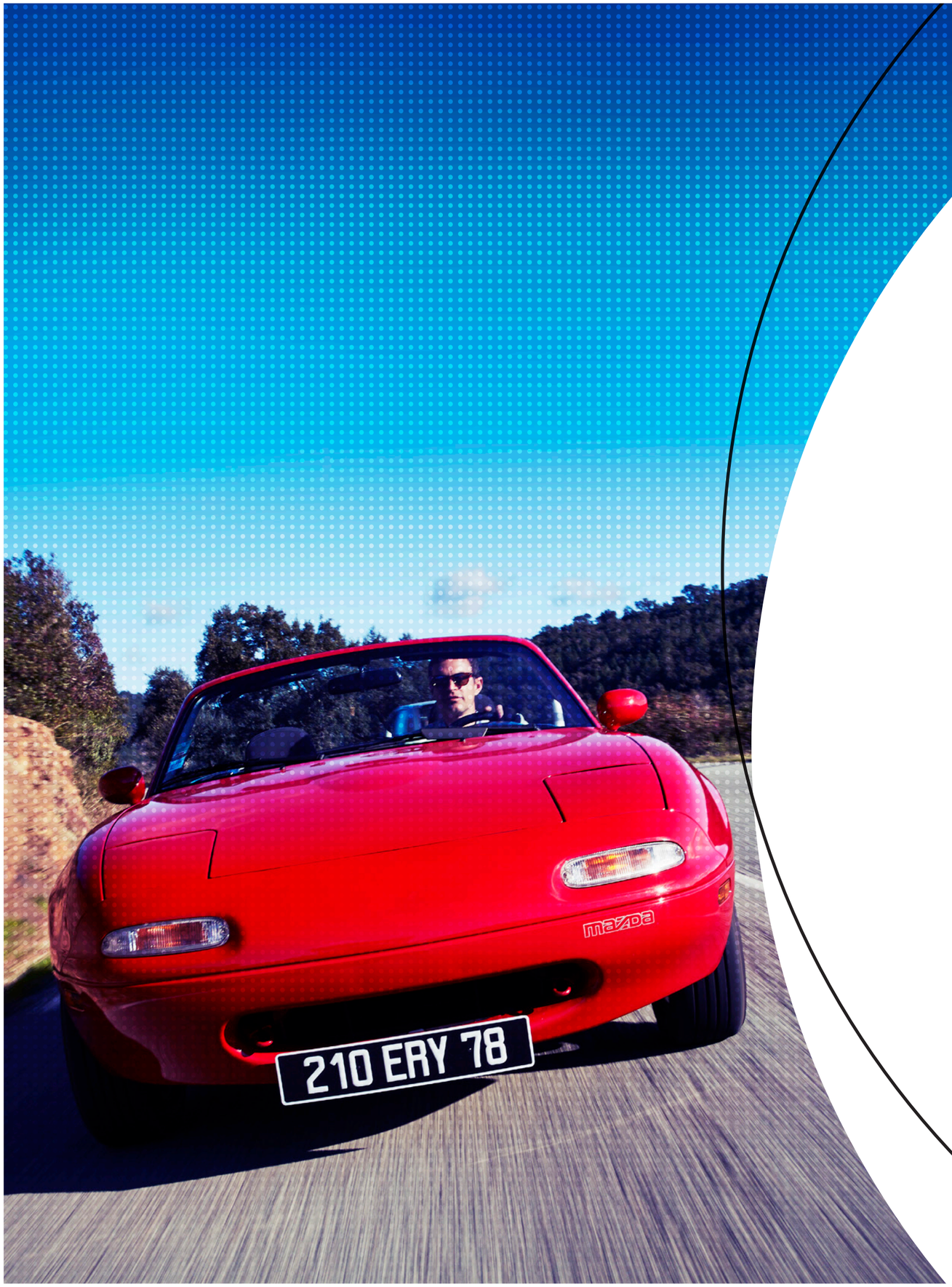
Au cours de ses premières 8 années, le MX-5 est toujours resté une machine à sensations raisonnable pour le compte en banque. Au moment de la fin de carrière de cette première génération en 1997, le MX-5 était en train de marquer un succès inégalé pour le segment des sportives, préparant le terrain des nombreux succès à suivre. //



SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES 1989-1998



		1,6 (1989-98)	1,8 (1994-98)
Cylindrée	cm^3	1 597	1 840
Transmission		manuelle, 5 vitesses	
Puissance maxi	kW (ch)/tr/min	85 (115)/6 500	96 (130)/6 500
Couple maxi	Nm/tr/min	135/5 500	152/5 000
Vitesse maxi	km/h	195	197
0 à 100 km/h	s	8,8	8,2
Poids à vide	kg	955	990
L/l/h	mm	3 975 / 1 675 / 1 230	
Suspensions (av/ar)		indépendantes, doubles triangles	



DES ÉNERGIES ALTERNATIVES SOUS LE CAPOT

LE MX-5 EST NORMALEMENT ASSOCIÉ À DE VIFS MOTEURS ESSENCE MAIS, DANS LES ANNÉES 90, MAZDA A TESTÉ AUSSI QUELQUES PROTOTYPES PEU CONVENTIONNELS.

MX-5 ROTATIF ET HYDROGÈNE

Les moteurs rotatifs sont particulièrement bien adaptés pour la combustion de l'hydrogène, c'est pourquoi un moteur rotatif modifié (base de RX-7) fut choisi pour le prototype de MX-5 hydrogène. Le carburant était stocké dans des réservoirs en aluminium placés dans le coffre. Les performances étaient modestes pour privilégier la consommation : 0 à 100 km/h en 13 s et 150 km/h en pointe. Ce projet d'une durée d'un an fut conduit avec le Ministère japonais du Commerce International et la Nippon Steel Corporation.

LE MX-5 ÉLECTRIQUE

Avec 16 batteries nickel-cadmium (placées dans le coffre et sous le capot moteur) alimentant en courant un moteur électrique, le MX-5 bénéficiait d'une autonomie de plus de 170 km. Grévé de ses 450 kg de surpoids, le roadster atteignait les 1 410 kg, avec des performances limitées :
0 à 100 km/h en 21,5 s et une vitesse maxi sous les 130 km/h. 3 prototypes furent développés au début des années 90 en collaboration avec la Chogoku Electric Power Company.

UNE STAR EST NÉE

Comment le MX-5 est arrivé sur le marché

Aujourd'hui, le Mazda MX-5 fait partie du vocabulaire de tous les passionnés d'automobile. Mais en 1979, celui qui allait devenir le roadster le plus populaire au monde n'en était qu'au stade de l'esquisse.

C'est au siège de Mazda, dès 1979, que la toute première idée qui mènera au MX-5 a été soufflée par un journaliste automobile, Bob Hall. Kenichi Yamamoto, alors en charge de la R&D de la marque, lui demanda : *« Hall-san, quelle est la prochaine voiture que nous devrions construire ? »* Bob Hall répondit simplement *« une sportive abordable, un roadster à l'anglaise, simple, pour le plaisir des cheveux au vent »* avant de dessiner une silhouette rudimentaire. Le dirigeant de Mazda fut marqué par cette idée. Mais le chemin était encore long jusqu'à la première mondiale du MX-5 de série au Chicago Auto Show de 1989.

Une fallait user d'une grande force de persuasion : les financiers, chez Mazda, étaient sceptiques, un modèle de niche est très difficilement rentable. Mais les partisans d'un tel véhicule étaient persuadés qu'il pourrait rapporter de l'argent. Plus que tout, la voiture se devait d'être légère. Elle devait avoir assez de puissance pour être amusante à conduire, avec une bonne sonorité. Et bien sûr, elle devait être belle. Au cœur de la conception du petit roadster était le concept traditionnel japonais du « *Jinba Ittai* », ou l'osmose entre le cavalier et sa monture.

Pari gagnant

Les paramètres étaient définis, mais le soutien au lancement du projet ne vint qu'avec la promotion de M. Yamamoto au poste de président de Mazda Motor Corporation en 1984. Une compétition interne fut alors mise en place pour déterminer le type de coupé sportif léger adéquat, parmi trois formats différents : traction et moteur avant (en anglais, FF), moteur central et propulsion (MR), et moteur avant et propulsion (FR).

A cette époque, la majorité des nouveautés adoptait une architecture FF. Considérée par beaucoup comme l'antithèse des vraies sportives, son avantage est dans la souplesse des configurations moteurs/transmissions possibles pour réduire les coûts. La structure MR, elle, est appréciée pour ses excellentes qualités dynamiques. Reste la classique structure moteur avant/propulsion (FR) : comme beaucoup des sportives anglaises classiques, un choix de puristes.

Des propositions de design pour ces trois architectures furent étudiées par les studios de design de Mazda de l'époque, deux au Japon et un en Californie. En 1984, le concept FR dessiné au studio américain fut choisi, fidèle à l'esprit des roadsters originaux.

Les prévisions de volumes ne justifiaient pas de dépenses de développement majeures, particulièrement pour le moteur. Parmi les blocs existants chez Mazda, le quatre cylindres 16 soupapes 1.6 de la 323 (en traction) offrait un bon potentiel pour équiper une voiture petite, légère et abordable.

Le souci de chaque détail

Mais très vite vinrent les premiers soucis : dès que le moteur fut tourné à 90° pour l'installer dans le sens de la longueur, il nécessita des aménagements pour trouver sa place. Après une suite de difficultés, les ingénieurs réussirent à transformer le moteur de la berline en un bloc sportif toujours prêt à flirter avec sa zone rouge à 7 000 tr/min. Puis ils lui apprirent à rugir comme on l'attend d'un roadster. La puissance fut transférée aux roues arrière via la boîte manuelle à 5 vitesses du coupé Mazda RX-7, qui partage la même architecture FR.

La suspension du premier prototype roulant était un patchwork d'éléments pris parmi ceux de la gamme. Le résultat n'étant pas à la hauteur et à défaut d'une solution satisfaisante chez Mazda – le RX-7 était trop grand – il fallut dessiner une suspension entièrement inédite. Une architecture à double triangulation pour les 4 roues fut choisie pour ses qualités dynamiques hors pair. Les ingénieurs dessinèrent également un support/bâti rigide pour le groupe propulseur dans le tunnel de transmission. Cet élément technique deviendra essentiel à l'architecture du MX-5, et permettra de renforcer sa sportivité.

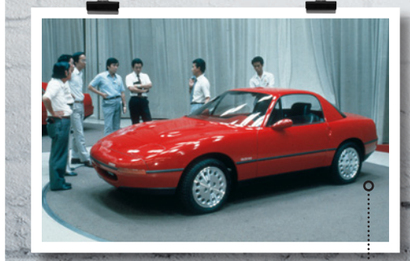
Surmonter les obstacles

La carrosserie doit beaucoup à la conception assistée par ordinateur, qui permit à une équipe réduite de développer un ensemble léger, en conformité avec les normes de sécurité. Le poids étant l'élément le plus important dans la définition du MX-5, les ingénieurs éliminèrent tout ce qui était superflu, se retenant de donner à la voiture plus de puissance et plus d'équipement. Cette approche minimaliste reste un élément clé du plaisir de conduite du petit roadster.

A ce moment du développement, il subsistait cependant toujours des doutes quant à la mise en production du MX-5. En guise de test, un prototype à échelle 1 fut envoyé aux Etats-Unis pour être présenté à un groupe de passionnés d'automobile, au printemps 1987.

Le retour ultra-positif de ce groupe d'experts du plus gros marché automobile du monde sut rassurer et convaincre le management. Dès avril 1988, 12 prototypes roulants furent envoyés aux USA. Conquis par les sensations du levier de vitesses à course courte et la direction directe, les quelques journalistes qui eurent le privilège de les prendre en mains supplièrent Mazda de produire cette voiture.

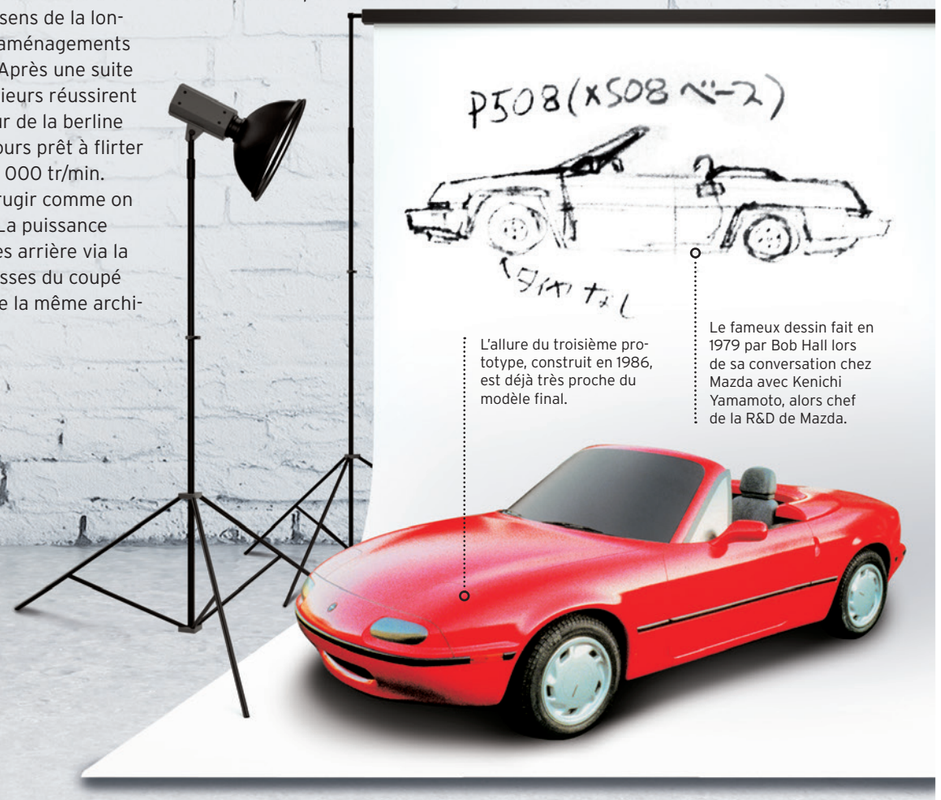
C'est ce que fit Mazda, dévoilant la version définitive en février 1989 lors du Salon de Chicago. Le lancement qui suivit peu de temps après fut un immense succès mondial, et la suite appartient à l'histoire.



Une compétition interne aux studios de design de Mazda fut organisée en 1984 pour déterminer le dessin de la future sportive légère. Le vainqueur fut le concept à moteur avant et roues arrière motrices du studio américain. Sur cette photo, le roadster est équipé d'un hard-top.

Les deux autres projets étaient des coupés deux places : l'un avec moteur avant et roues arrière motrices…

…et l'autre avec moteur central et roues arrière motrices. Ils étaient l'œuvre des deux studios de design Mazda au Japon.



L'allure du troisième prototype, construit en 1986, est déjà très proche du modèle final.

Le fameux dessin fait en 1979 par Bob Hall lors de sa conversation chez Mazda avec Kenichi Yamamoto, alors chef de la R&D de Mazda.

LA RENAISSANCE DU ROADSTER

Lotus et Triumph ont posé les bases du roadster abordable à l'anglaise. Et les ingénieurs de Mazda l'ont fait revivre et perdurer.

Pour comprendre les origines du concept du Mazda MX-5, il faut remonter dans le temps, dans les années d'après-guerre, alors que les routes étaient encore vides de tout trafic, l'essence bon marché et pour beaucoup, la liberté était symbolisée par la conduite d'un roadster anglais.

Vers la fin des années 40 et 50, des marques prestigieuses comme Austin-Healey, Jaguar, Lotus, MG et Triumph affûtaient leur savoir-faire dans la production de voitures de sport populaires. Résultat, dans les années 60, des modèles comme les Lotus Elan et Triumph Spitfire ont rendu les plaisirs du pilotage accessibles au grand public. Elles étaient abordables, légères, agiles et très amusantes à conduire. Les amateurs du monde entier ne rêvaient que d'une chose : se glisser au volant d'un de ces roadsters britanniques, abaisser la capote et partir pour des heures de plaisir de conduite pur.

Pendant les années 70, les revers du destin ont commencé à frapper la culture roadster. Plusieurs facteurs sont entrés en jeu, dont notamment la crise du pétrole et l'entrée en vigueur de réglementations imposant des crash-tests, ce qui a littéralement éliminé du marché certains modèles. Dans le même temps, le manque de fiabilité des modèles britanniques était devenu un sujet de plaisanteries récurrentes.

Et pourtant, le public gardait toujours un souvenir ému de ces roadsters. Mazda en créa un, nommé MX-5, le voulant léger, amusant et en même temps, ultra-fiable ! Et il fut tellement réussi qu'il est devenu le roadster sportif biplace le plus vendu au monde, redéfinissant la sportive à l'anglaise des temps modernes. //

Photo: Joe Windsor-Williams

LOTUS ELAN
(modèle d'origine)
Production : 1962-73

L'Elan fut conçue selon la philosophie minimaliste de son créateur, Colin Chapman : réduire le poids plutôt que d'ajouter de la puissance.

TRIUMPH SPITFIRE
Production : 1962-80

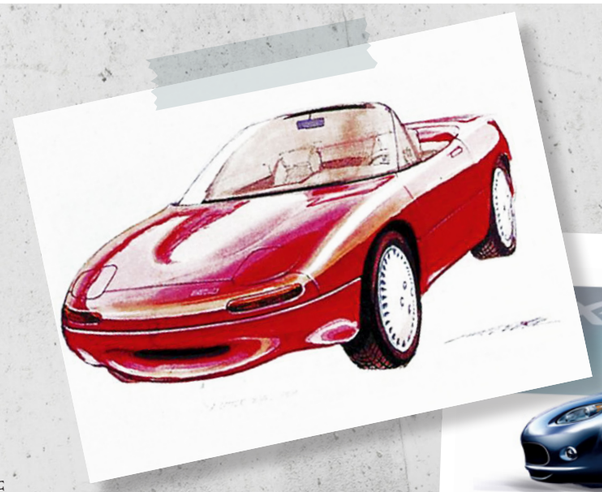
Un modèle très populaire dans le sillage de l'Austin-Healey Sprite sur le nouveau marché, à l'époque, des petits roadsters abordables.

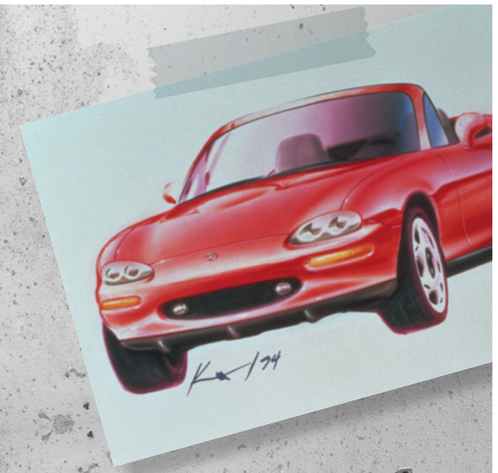
MAZDA MX-5 NA
Production : 1989-98

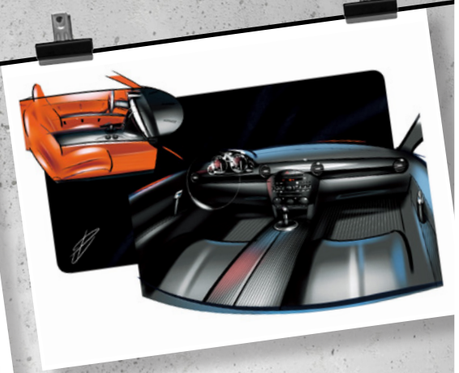
Il a apporté à une nouvelle génération de conducteurs l'accès au plaisir de conduite à bord d'un roadster, à deux, cheveux au vent.

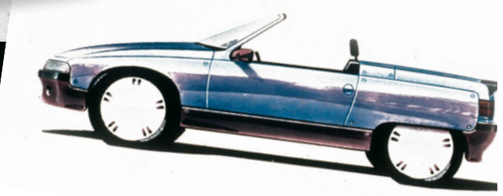
AU TRAVERS DE SES 4 GÉNÉRATIONS ET PLUS DE 25 ANNÉES, LE DESIGN A TOUJOURS ÉTÉ L'UN DES FACTEURS CLÉS DU SUCCÈS DU MX-5. C'EST L'UNE DES RAISONS PRINCIPALES QUI LUI ONT PERMIS DE DEVENIR UNE ICONE AUTOMOBILE. CONSÉCRATION ULTIME, SES FEUX ARRIÈRE FURENT EXPOSÉS AU MOMA DE NEW YORK EN 1995, DANS LE CADRE D'UNE EXPOSITION CONSACRÉE AUX « MATÉRIAUX MUTANTS DANS LE DESIGN CONTEMPORAIN ».

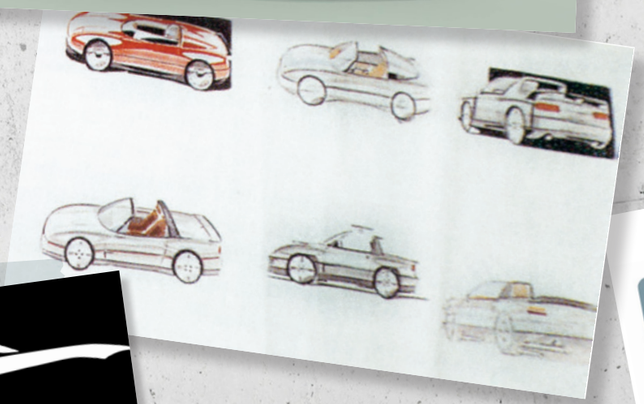
UNE HISTOIRE DE DESIGN











MASASHI NAKAYAMA

RESPONSABLE DU PROGRAMME ET DESIGNER EN CHEF, MAZDA MX-5

COMMENT EN ÊTES-VOUS VENUS À CE DESSIN DE FASTBACK ?

Au départ, nous avons pensé qu'il nous fallait ranger le toit intégralement dans la carrosserie. Nous avons étudié des structures complexes dans lesquelles il était divisé en 6 ou 8 sections. A un certain moment, nous avons même commencé à accepter l'idée de déformer le dessin de la carrosserie pour l'accueillir. C'est là que nous nous sommes reposés la question des aspects fondamentaux de cette auto. N'y-a-t'il pas 3 principes fondamentaux qui font d'un MX-5 à toit rétractable ce qu'il est ? Il doit être léger et compact, partager le même empattement que la version à toit souple et il ne doit pas sacrifier son volume de coffre. Bien entendu, que le toit soit en position ouverte ou fermée, le design se devait d'être réussi. Si c'était le cas, le toit ne devait pas absolument disparaître une fois replié. Nous avons alors changé notre façon de concevoir les choses, ce qui a conduit à adopter un dessin de *fastback*.

Cela dit, nous avions encore beaucoup de travail à ce stade pour préparer une structure permettant au toit de s'ouvrir et de se fermer sans gâcher la silhouette de *fastback*. La voiture ne serait pas prête aujourd'hui sans la collaboration étroite avec les ingénieurs de recherche et développement et les responsables de la production.

COMMENT POURRIEZ-VOUS DÉFINIR LES PERSONNALITÉS COMPARÉES DU RF ET DU SOFT-TOP ?

La version soft-top offre la beauté pure et parfaite d'un roadster traditionnel. Nous nous sommes concentrés ici sur l'essence de ce qu'est une voiture sportive décapotable. Il a un look de roadster sophistiqué avec un design original tout en restant fidèle à la tradition du MX-5. De son côté, le style du RF est unique en son genre pour une version découvrable, à tel point qu'on pourrait parler d'innovation en termes de beauté. Pour moi, nous avons réellement réussi l'équilibre de son dessin de *fastback* grâce à son habitacle en forme de goutte d'eau.

QUELS ONT ÉTÉ LES DÉFIS LIÉS À L'AÉRODYNAMIQUE ?

La forme du « tunnel arrière » dans laquelle la vitre arrière se déploie est inédite, au moins pour Mazda. Nous avons eu à déplorer des flux aérodynamiques inattendus au cours des tests. Mais grâce aux efforts sans cesse renouvelés de nos designers, modeleurs et ingénieurs, nous avons pu réussir un dessin de *fastback* remarquable, offrant un habitacle silencieux lorsque le toit est fermé et une brise agréable et rafraîchissante lorsqu'il est ouvert. En plus de cela, un déflecteur aérodynamique a été ajouté près du centre du carter du radiateur pour optimiser l'équilibre aérodynamique, réduisant les turbulences entre les passages de roues avant et les côtés de la carrosserie. Cela renforce la stabilité en ligne droite et lors des changements de file.

Y-A-T'IL DES DIFFÉRENCES DANS LA DÉFINITION DYNAMIQUE DU RF ?

Le RF offre les mêmes sensations de conduite grisantes typiques *Jinba Ittai* du MX-5 soft-top, mais il y a une différence de caractère entre les deux du fait de leurs réglages de suspensions différents. Par exemple, le soft-top, plus vif, est plus à son aise sur les routes de campagne, son amortissement est plus naturel alors que le RF est plus formel.

DÉFINISSEZ-VOUS LE RF COMME UN COUPÉ ?

Par définition, un coupé, dans son sens traditionnel, est une auto à deux places avec un toit en dur et un dessin pur, donc on pourrait assurément faire entrer le RF dans cette catégorie. Une fois le toit rangé cependant, il revêt un style unique avec son tunnel arrière, ce qui le différencie des autres modèles avec un toit rétractable. Voilà qui donne au RF un caractère à part, ce qui le rend singulier.

SI VOUS DEVIEZ N'EN CHOISIR QU'UN SEUL, CONDUIRIEZ -VOUS UN RF OU UN SOFT-TOP ?

Je choisirais de conduire les deux. Je possède déjà deux modèles à toit souple, un NA et un ND, et je rêve déjà d'y adjoindre un troisième modèle de MX-5, le RF ! //

DES ROADSTERS BIEN COUVERTS

UNE VERSION COUPÉ DU ROADSTER CULTE A TOUJOURS ÉTÉ PRÉSENTE DANS LES ESPRITS DES GENS DE CHEZ MAZDA COMME CHEZ LES FANS DU MX-5. DIFFÉRENTES INTERPRÉTATIONS ONT ÉTÉ DÉVELOPPÉES AU FIL DES ANNÉES SOUS LA FORME DE CONCEPTS OU DE SÉRIES LIMITÉES AVANT QUE MAZDA NE LANCE LA PRODUCTION D'UNE VERSION À TOIT RÉTRACTABLE DU MX-5 NC ET MAINTENANT, LE RF.

M Coupe (USA)

Jusqu'à l'apparition de ce concept, tous les MX-5, de série ou sous forme de *show car* étaient décapotables. Présenté à l'occasion du Salon de New York, le M Coupe comportait un toit en forme de double bulle conçu en fibres de verre, et des doubles feux rétractables. Pendant des années, des rumeurs persistantes de l'apparition d'une version de série marquèrent les fans qui appréciaient particulièrement les lignes simples de ce coupé conçu par l'équipe conduite par Tom Matano. Ce fut chose faite finalement en 2003, mais dans une série ultra limitée nommée Roadster Coupe et limitée au marché japonais.

1996

Roadster Coupe TS (Japon)

Le design du concept Coupe TS, qui fut montré pour la première fois au salon de Tokyo, trouve son inspiration dans les séries de compétition Abarth Clubman, les Aston Martin et les Fiat des années 60. Pour le magazine *Car & Driver*, il s'agit probablement du « *plus séduisant des MX-5* ». Avec des suspensions fermes et une position de conduite très basse rappelant les modèles des années 60, ce concept est un rêve pour les coureurs amateurs. Une version bleu ciel -nommée Circuit Trial – séduira à nouveau les fans l'année suivante.

2004

Roadster Coupe (Japan)

Le Roadster Coupé, comme on le sait, fut la première version de grande série d'un MX-5 avec un toit rigide rétractable. Il a été lancé en 2006 sur la base de la troisième génération du MX-5, né avec une capote souple. Mais son nom avait déjà été utilisé auparavant au Japon pour des versions coupé sur base du MX-5 NB en 2003 et 2004. Le **Mazda Roaster Coupe** y fut proposé en trois versions, Type A, Type E et Type S, avec une carrosserie spécifique. Il affichait une dizaine de kilos de plus sur la balance et une rigidité nettement améliorée grâce à sa carrosserie fermée. Malheureusement, aucune de ces versions ne fut exportée en dehors du Japon (production : 350).

2003

Roadster Coupe (Global)

Lorsque les coupés-cabriolets sont devenus populaires au milieu des années 2000, Mazda souhaita aussi offrir un toit rétractable à son MX-5, sans pour autant que cela compromette l'esprit du roadster.

La solution que les ingénieurs mirent au point était un toit rigide ultra léger ne grevant que de 37 kg le poids du véhicule par rapport à la version à toit souple. Et pour mieux affronter la concurrence, le toit était (il l'est toujours aujourd'hui) le plus rapide du monde, avec une opération d'ouverture ou de fermeture conclue en seulement 12 secondes. En outre, une fois ouvert, il n'empiète pas sur le volume du coffre.

Le MX-5 Roadster Coupé, son nom en Europe, regroupait la flexibilité offerte par un roadster, avec les aspects pratiques et le confort d'un coupé. Mais que restait-il du pur plaisir de conduite du MX-5 ? Heureusement, la différence est à peine perceptible. Malgré le léger surpoids, Mazda réussit à maintenir l'équilibre idéal de son poids : 50/50 entre avant et arrière, la garantie d'un comportement conservé, grâce à l'adoption de suspensions légèrement redimensionnées, avec des stabilisateurs avant, des ressorts de suspensions et des amortisseurs revus. La voiture gagne en confort - notamment acoustique - à haute vitesse. Et ce que perd le Roadster Coupé en accélération*, il le gagne en vitesse de pointe grâce à une meilleure aérodynamique.

Question design, des changements minimes ont été intégrés dans la version Roadster Coupé afin de conserver les lignes typiques du MX-5. Et ils sont vraiment minimes : ailes arrière élargies, 20 à 40 mm en hauteur en plus au niveau du coffre arrière, tandis que la hauteur totale augmente de 10 mm seulement. Un look moderne, mais fidèle à l'allure classique d'un coupé sportif.

Super20 (USA)

Aucun autre MX-5, de série ou concept, n'a rassemblé autant de chevaux sous son capot : son moteur 2,0 l. suralimenté, préparé par Cosworth, affiche 243 ch. Cette version avec toit rigide fut elle aussi développée pour marquer le 20ème anniversaire du MX-5. Sa suspension Mazdaspeed et ses amortisseurs spécifiques sont capables d'encaisser des accélérations latérales de 1 g. Autres spécificités, des freins haute performances et un échappement Racing Beat. La carrosserie du concept d'origine, couleur gris carbone mat avec des pointes d'orange, fut intervertie à l'occasion du SEMA Show l'année suivante, passant à un orange avec des accents gris.

2010

MX-5 GT (GB)

Les designers ont créé ce concept en hommage à la participation de Mazda au championnat d'endurance GT britannique avec un MX-5 en catégorie GT4. Ce flamboyant MX-5 orange de 205 ch avec une suspension réglable attira tous les regards lors de sa présentation au célèbre Festival of Speed de Goodwood, en Angleterre. Une réaction du public si favorable qu'elle donna lieu à une version spéciale GT Jota, uniquement disponible en Grande-Bretagne.

2012

Super25 (USA)

Également inspiré du monde du sport automobile, plus précisément des courses d'endurance, le concept Super25 aligne fièrement une rampe de puissants projecteurs halogènes PIAA série 40 devant son capot et porte le numéro 55 sur ses portes, devenu mythique après la victoire aux 24 Heures du Mans en 1991 de la Mazda 787B numéro 55, première et seule japonaise à ce jour à avoir remporté la reine des épreuves d'endurance. Ce concept, révélé au SEMA de Las Vegas, complétait sa panoplie de voiture de course avec des baquets, harnais et volant Sparco.

2012

* Accélérations de 0 à 100 km/h et vitesses maximum des versions 2,0 l. et boîte manuelle à 6 vitesses : 7,9 s et 218 km/h pour le Roadster Coupé, 7,6 s et 213 km/h pour le roadster classique.

L'EXPLORATION D'UN POTENTIEL

DES CONCEPTS EN SÉRIE

LES INGÉNIEURS COMME LES DESIGNERS ONT CHERCHÉ À REPOUSSER LES LIMITES DU MX-5 AU FUR ET À MESURE DES DIFFÉRENTS CONCEPT-CARS QUI ONT JALONNÉ SA CARRIÈRE. PARFOIS TRÈS RADICALES, CES RÉALISATIONS ÉTAIENT TOUT SAUF BANALES. CERTAINES RENDAIENT UN HOMMAGE AU PASSÉ, D'AUTRES ÉTAIENT UN CLIN D'ŒIL AU MONDE DE LA COMPÉTITION ALORS QUE D'AUTRES ENCORE DONNAIENT AUX FANS UN AVANT-GOÛT DU FUTUR DU ROADSTER.

Club Racer (USA)

Présenté au Salon de Chicago directement aux côtés du tout nouveau MX-5 de série, ce concept n'a pas attendu pour se montrer ! Dans sa livrée jaune vif, il n'a pas manqué d'attirer l'attention des visiteurs. Dessiné par le styliste de Mazda Mark Jordan, le Club Racer conjuguait des modifications de sa carrosserie, dont un spoiler de 6 pouces, des jantes spécifiques et des projecteurs fixes montés sous une coque transparente et des pièces mécaniques spéciales comme des amortisseurs Bilstein. Résultat, un succès public et critique immédiat.

1989

M Speedster (USA)

Conçu pour démontrer que des prouesses pouvaient être effectuées pour loger un maximum de puissance sous le capot d'un petit roadster deux places minimaliste, ce concept cachait un moteur 1,8 l. de 200 ch. Les suspensions et freins évolués ainsi que les jantes 5 branches avec des pneus en 215/50 ZR 15 aident à la maîtrise de la puissance et des vitesses atteintes, garantissant une conduite extrêmement plaisante. Même si la silhouette basse inspirée du monde de la compétition du M Speedster reçut un accueil unanime à sa présentation au Salon de Chicago, il ne connut jamais de suite en production.

1995

Mono-Posto (USA)

Une monoplace (« *monoposto* » en italien) concentrée à 100 % sur le conducteur : ce concept était clairement une interprétation radicale de l'expression « *Jinba Ittai* », le lien direct entre le conducteur et l'auto. Son design rétro intégrait une prise d'air sur le capot, un mini pare-brise et un arceau de sécurité en aluminium. Sous le capot, le moteur unique était équipé d'un turbopropulseur avec échangeur et de collecteurs d'admission et d'échappement inox construits par HKS spécialement. Résultat : 190 ch. Une voiture parfaite pour exposer au salon du tuning SEMA de Las Vegas où elle fit sa première mondiale.

2000

2003

Ibuki (Japon)

Ibuki peut être traduit par « *prendre l'inspiration d'une nouvelle vie* ». L'indication des tendances potentielles pour une nouvelle génération était dans toutes les têtes lorsque le projet Ibuki apparut pour la première fois au Salon de Tokyo. Il s'agit du seul « pur » concept qui ne soit pas basé sur l'une des versions existantes. Ses lignes fluides et ses matériaux légers donnaient un avant-goût des solutions en série au cours de la décennie suivante. Mais l'Ibuki n'était pas seulement un concept de design, c'était aussi une vitrine technologique, avec une motorisation hybride sur la base d'un 1,6 l. de 180 ch, un système de freinage régénératif ainsi qu'une fonction *stop and start*.

2016

Speedster Evolution (USA)

Dans une démarche d'efficacité sans compromis, Mazda a pris la base du concept Speedster de 2015 pour réfléchir aux moyens les plus radicaux pour l'alléger encore. Par exemple, en éliminant ce qui restait de la planche de bord, en installant des freins plus légers ou une batterie lithium. Au final, les ingénieurs ont réussi à gagner sur l'ensemble 45 kilos supplémentaires, ce qui fait passer la voiture sous la barre des 900 kilos. Le pare-brise, lui, avait déjà disparu du premier Speedster.

RF Kuro (USA)

Furtif dans sa robe semi-mate Satin Black : le Kuro (charbon en japonais) est le premier concept élaboré sur la base du RF. Il lui a ajouté une bonne part des évolutions technologiques en provenance des voitures de la MX-5 Global Cup, comme les suspensions réglables et les étriers avant à deux pistons Brembo, mais dans une définition plus routière, aussi affûtée que discrète.

2016

Speedster (USA)

Un retour aux sources radical : le Speedster adopte un simple déflecteur qui remplace le pare-brise, pour des sensations pures à l'ancienne, tandis que sa suspension ajustable est abaissée de 30 mm par rapport au ND de série. Pour réussir à abaisser le poids jusqu'à 943 kilos seulement, les designers de Mazda USA ont utilisé des portes et des sièges en fibres de carbone, ainsi que des jantes légères spécifiques RAYS 57 Extreme Gram Lights en 16 pouces.

2015

Spyder (USA)

Lui aussi très minimaliste, le Spyder a été présenté au SEMA Show de Las Vegas en 2015. Il reçoit un toit souple simplifié dit « bikini top », une peinture spécifique nommée Mercury Silver, des appendices aérodynamiques en carbone, ainsi que des jantes 17 pouces Yokohama ADVAN Racing RS II. A l'intérieur, le revêtement marron en cuir pleine fleur Spinneybeck Prima se charge de lui offrir une touche premium.

ÉDITIONS LIMITÉES

LES SÉRIES SPÉCIALES N'ONT PAS MANQUÉ AU COURS DE LA LONGUE VIE DU MX-5. ET C'EST LOGIQUE : TOUTES ONT CONNU LE SUCCÈS ET CERTAINES SONT MÊME DEVENUES DES COLLECTORS TRÈS RECHERCHÉS. EN VOICI UNE SÉLECTION GÉOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE.

MAZDA MX-5 RF IGNITION

Disponible en trois coloris, la série RF Ignition arbore des jantes BBS noires de 17 pouces, une couleur reprise sur les rétroviseurs et la partie centrale du toit, alors qu'à l'intérieur prennent place des sièges sport Recaro recouverts d'Alcantara®. Production : 250 exemplaires.

1990 1992 1994 1996 1998 2000 2002 2004 2006 2008 2010 2012 2014 2016

Japon, 1990

V Special vert anglais avec un intérieur beige, des sièges cuir et un volant et un levier de vitesses Nardi en bois.

Japon, 1992

S Special au look sportif, avec aileron, châssis renforcé, amortisseurs Bilstein, jantes aluminium BBS et un volant et un levier de vitesses Nardi en cuir.

Japon, 1995

S Special Type II avec jantes alliage 15 pouces BBS.

Monde, 1999

Le modèle **10ème Anniversaire** fut diffusé à 7 500 exemplaires en tout au Japon, aux USA et en Europe. Il intègre une boîte à 6 vitesses et se reconnaît à sa peinture bleue spécifique et ses sièges noirs et bleus, complétés d'un volant Nardi.

Japon, 1991

J Limited, avec une peinture jaune Sunburst Yellow (production : 800 exemplaires).

Japon, 1994

Le **Special RS Limited** (500 exemplaires) est basée sur la S Special, avec des roues de 15 pouces, une peinture bleu-vert sombre et des baquets Recaro en carbone-Kevlar.

Japon, 1996

VR Limited A et **B :** rouge lie de vin avec capote beige pour la version A, vert sombre complet pour la version B, avec une production de respectivement 700 et 800 exemplaires.

Japon, 2000

Le **NR Limited,** bordeaux et beige, reçut une boîte 6 rapports (Production : 500 exemplaires).

Japon, 1991

Le **M2-1001 Cafe Roadster** (300 unités produites) reçoit des équipements rappelant le monde de la compétition auto, comme ses projecteurs antibrouillard surdimensionnés, son arceau 4 points et son moteur 1,6 l. retravaillé pour atteindre 131 ch. Le **M2-1002** de 1992 (100 unités) avec un intérieur unique fut suivi en 1994 par le très performant **M2-1028** (300 unités).

Japon, 1995

Basée sur le S Special, le **R Limited** comprend un intérieur rouge, une peinture et une capote bleu marine et des jantes 15 pouces. Les performances sont améliorées grâce à un rapport final modifié (4,300). 1 000 exemplaires ont été produits.

Japon, 1997

Le **SR Limited** inclut des sièges baquets cuir et nubuck, des chromes et un différentiel à glissement limité Torsen. 700 exemplaires produits.

Japon, 2001

Une robe gris titane était réservée aux **MV Limited**.

Japon, 2001

Le **NR-A** fut ajoutée à la gamme pour les fans de sports mécaniques.

Monde – 2005

La série **3rd Generation Limited** fut limitée à 3 500 exemplaires de par le monde. Elle commémore l'arrivée de la 3ème génération avec une teinte spécifique rouge et des sièges assortis, ainsi qu'un entourage de pare-brise chromé.

France – 2011

Les 20 exemplaires du **Black by MX-5** proposent un contraste spectaculaire entre l'intérieur et le toit rigide noirs et ses teintes de carrosseries *flashy* vertes, rouges ou blanches.

Espagne – 2014

Le roadster coupé **Sakura** est livré avec des sièges bicolores beiges et noirs, des rétroviseurs argent et un système de navigation Alpine avec écran de 6,1 pouces.

LE MAZDA MX-5 25TH ANNIVERSARY

Uniquement disponible dans son coloris exclusif Soul Red Metallic, cette édition célébrant le 25ème anniversaire du MX-5 est basée sur la version 2,0 l. Roadster Coupé. Présentée au salon de New York en avril 2014 puis à Goodwood, elle se démarque avec une laque noir brillant pour son toit rétractable, ses montants de pare-brise et ses rétroviseurs, une sellerie blanc cassé, un panneau de planche de bord à la peinture spéciale, des jantes anthracite et des amortisseurs Bilstein. Production mondiale : 1 099 exemplaires.

Japon, 2001

Le **Mazdaspeed Roadster** était équipé d'amortisseurs réglables et d'une ligne d'échappement spécifique pour une sonorité plus sportive. 200 exemplaires.

Japon, 2006

La version **NR-A** se rapproche du monde des circuits avec ses amortisseurs Bilstein réglables, son différentiel à glissement limité et son arceau.

Japon, 2004

Le **Roadster Turbo** avec échangeur et boîte manuelle 6 vitesses délivrait 172 ch et 20 % de couple moteur supplémentaire. Production : 300 voitures.

Japon, 2009

Basé sur le RS, le **Roadster 20th Anniversary** comprend des baquets Recaro rouge et noir et des antibrouillard spécifiques.

Espagne – 2012

Le **Sport-Tech** était un roadster coupé 1,8 l. avec des jantes 17 pouces traitées en couleur gris acier, des sièges cuir couleur brun Havane et des inserts noir brillant sur la planche de bord.

Grande-Bretagne – 2013

La série **Sport Graphite** était proposée en bleu clair ou rouge vif, avec un toit rigide rétractable gris, des sièges cuir chauffants noir et un système de navigation avec écran 5,8'' (500 exemplaires).

Grande-Bretagne, 2015

La série haut de gamme **Sport Recaro** est livrée en couleurs Soul Red ou Ceramic Metallic, avec des touches de noir brillant sur des appendices aérodynamiques. Et bien entendu, elle inclut des sièges Recaro revêtus d'Alcantara® noir. 600 exemplaires ont été produits.

Grande-Bretagne, 2016

La dernière série **Icon** (il y en a eu trois précédemment) est la première série spéciale sur la base du ND, avec le moteur SKYACTIV-G 1.5 de 131 ch. Elle se présente en Meteor Grey Mica ou Crystal White Pearlescent avec des touches de rouge Soul Red (production : 600 exemplaires).

POUR L'AMOUR DE L'AUTOMOBILE

mazda | FRIENDS OF MX-5

LES ACTIVITÉS DE L'INITIATIVE "FRIENDS OF MX-5" DE MAZDA ONT CONNU LEUR TEMPS LE PLUS FORT EN CALIFORNIE, L'OCCASION POUR QUELQUES HEUREUX ÉLUS DE VIVRE UNE EXPÉRIENCE UNIQUE DE COURSE SUR PISTE.

Les fans du MX-5 ont toujours partagé un grand intérêt pour les communautés autour de leur voiture préférée. Et depuis le printemps 2016, ils ont une possibilité encore plus grande pour se rassembler, échanger et partager leur affection pour leur voiture de sport favorite.

Dans la foulée du lancement de la quatrième génération du MX-5, Mazda a conçu une initiative nommée Friends of MX-5 (les amis du MX-5) pour offrir aux amoureux de l'automobile des cadeaux et des expériences dans le domaine de l'auto et au-delà.

Par exemple, trois fans chanceux ont pu rejoindre l'équipe Mazda en tant qu'invités VIP au Salon de l'Auto de New York 2016 pour assister à la première mondiale du MX-5 RF. Ils ont été choisis parmi des centaines de fans qui avaient posté leurs meilleures photos de MX-5 dans un concours organisé sur Internet.
D'autres événements ont suivi, comme des invitations au Festival of Speed de Goodwood en Angleterre en juin, puis en Belgique pour le festival Tomorrowland 2016 lors d'un week-end VIP en juillet, alors que 6 jeunes vainqueurs d'une compétition de DJs organisée par Mazda prenaient place sur la scène Mazda Sound Of Tomorrow Island.
Des fans ont aussi eu la possibilité de prendre le volant de la série limitée MX-5 Icon sur les nombreuses courbes des 1 300 km de la Route 1 en Islande. Puis en octobre, l'attention s'est tournée vers le monde du cinéma à l'occasion du Rome Film Fest 2016, avec un cinéma drive-in en plein air pour les MX-5 rassemblés à l'occasion et venus de toute l'Europe.

Pour plus d'informations, visitez la page Facebook de Friends of MX-5 (www.facebook.com/MazdaFriendsofMX5) et enregistrez-vous pour être tenus au courant des futures activités.

L'événement le plus marquant des activités Friends of MX-5 pour 2016 a quant à lui pris place sur des circuits, qu'ils soient réels ou virtuels, avec pour point d'orgue la Global MX-5 Cup en septembre sur le Mazda Raceway Laguna Seca en Californie.

Affrontant 14 autres pilotes venus des USA, du Japon et d'Australie, les 5 Européens se sont bien battus lors de ces deux journées, Moritz Kranz (Allemagne) finissant 4e derrière 3 Américains, dont le vainqueur, Nathanial Sparks. Kamil Franczak (Pologne), Erik Blixt (Suède), Oliver Allwood (Grande-Bretagne) and Gabriele Gardel (Suisse) se sont également qualifiés pour ce que K. Franczak a appelé *« une expérience incroyable »*. On le comprend : quel fan de MX-5 ne sauterait pas sur l'occasion de pousser dans ses derniers retranchements un MX-5 ND préparé pour la course sur un circuit aussi prestigieux ?

La route vers Laguna Seca avait commencé en mars 2016 avec le début des phases qualificatives. Une opération très ouverte et populaire avec la Mazda European MX-5 Cup sur simulateur iRacing, rassemblant les vainqueurs des concours nationaux. Les concurrents les plus performants ont ainsi gagné le droit de passer d'un pilotage virtuel à un volant dans des voitures bien réelles. En effet, au final, 20 pilotes sortis des qualifications européennes se sont retrouvés début juillet à Barcelone et au ParcMotor Circuit.

Trois d'entre eux ont eu l'opportunité de tester de vrais MX-5 de course, dépouillés de tous leurs attributs de conforts habituels et équipés de pièces haute performance comme une gestion moteur *racing,* des suspensions spécifiques, des freins compétition Brembo et un arceau de sécurité homologué FIA.

Des pilotes instructeurs professionnels ont jugé les talents des finalistes sur des critères comme leur pilotage sur piste, leurs résultats à des tests de réactions et même leur capacité à répondre aux sollicitations des médias. De 20 candidats, ils sont passés à 10, puis aux 5 chanceux qui ont gagné leur billet pour la Californie. //

TOUT UN MONDE D'EXPÉRIENCES !

MAZDA VOYAGE AU TRAVERS DE L'EUROPE ENTIÈRE, PARTICULIÈREMENT AVEC LE MX-5 QUI EST À L'AGENDA DE NOMBREUX ÉVÉNEMENTS CULTURELS. LES BONNES RAISONS NE MANQUENT PAS ET, PARMI LES ÉVÉNEMENTS MARQUANTS, LA TOURNÉE DU MILLIONIÈME EXEMPLAIRE DU MX-5 EST UN DES FAITS MAJEURS DE L'ANNÉE. PETIT TOUR D'HORIZON.

ROME FILM FEST 2016

Mazda et le MX-5 sont devenus des habitués du Rome Film Fest, un rendez-vous annuel pour les cinéphiles. Une nouveauté est venue rejoindre le programme cette année sous la forme d'un *drive-in* MX-5. Pour son ouverture, des fans de MX-5 venus d'Europe entière ont rejoint un groupe de journalistes internationaux dans une parade de roadsters au travers de la Ville Éternelle jusqu'au quartier de l'EUR, construit à l'origine pour l'exposition universelle de 1942.

Une centaine de MX-5 de toutes générations ont rempli l'aire dédiée au cinéma *drive-in,* construit sur la place en face du Palazzo dei Congressi. Ambiance rétro pour la projection de *Moonlight,* du réalisateur américain Barry Jenkins, un film acclamé par la critique. La projection a été suivie d'une fête organisée à quelques rues de là, à l'Archivio Centrale dello Stato (Archives Centrales d'État) où Mazda avait organisé un événement spécifique pour révéler le nouveau MX-5 RF.

Autre lieu important, le Mazda Lounge, lieu d'accueil pour les interviews des stars de cinéma présentes au festival comme Meryl Streep, Oliver Stone, Viggo Mortensen et Tom Hanks. Et le Mazda Cinema Hall, d'une capacité de 800 sièges, qui a accueilli plus de 35 projections.

TOMORROWLAND 2016

La passion a conduit deux fans de MX-5 à se joindre à l'expérience exceptionnelle offerte par le festival Tomorrowland 2016 de Boom, en Belgique, un événement surnommé « The Elixir of Life ». Un traitement en VIP pour ces deux fans de Friends of MX-5 qui ont pu découvrir le MX-5 RF chez Mazda Belgique à Willebroek et apprécier le talent de nouveaux DJs en action sur la scène Mazda Sound of Tomorrow Island stage. Tomorrowland était en effet le point culminant d'un concours de DJs courant sur plusieurs mois. 6 gagnants ont été choisis parmi les quelque 1 000 artistes qui s'étaient inscrits. L'occasion pour eux de commencer leur carrière en jouant une heure durant en *live* dans ce festival sacré ces cinq dernières années meilleur événement musical aux « International Dance Music Awards ». Et bien sûr, ils ont pu aussi prendre du temps pour apprécier la conduite du MX-5 de quatrième génération.

LE MILLIONIÈME MX-5

Un million de MX-5, et cela continue… Le modèle qui a franchi cette barre symbolique a été produit le 22 avril 2016 dans l'usine Ujina n°1 à Hiroshima, où ce ND aux spécifications japonaises avec conduite à droite a débuté son tour du monde à l'occasion du Festival des Fleurs d'Hiroshima. Une tournée japonaise suivie par une apparition sur la scène du Karuizawa Meeting, le plus grand rassemblement de MX-5 du pays.

Puis le modèle a pris le chemin de l'Europe, commençant par le Festival of Speed de Goodwood en juin. Les prochaines étapes furent le siège de Mazda Europe à Leverkusen en Allemagne et le 11e "Treffen in der Mitte", un rassemblement annuel majeur en Allemagne qui se tient en juillet.

Puis en août, l'auto a franchi l'océan pour effectuer un programme chargé comportant 20 étapes aux USA et au Canada, de Monterey (Californie) en août au Salon de Los Angeles en novembre. Enfin le programme a continué en Australie et Nouvelle Zélande. Après ce tour du monde, le millionième MX-5 rejoint le musée Mazda à Hiroshima, affichant fièrement sur sa carrosserie les signatures de plus de 20 000 fans collectées tout au long de son périple autour du monde. //

CHAQUE PAYS A SON HISTOIRE DE MX-5

LA BALADES, CHEVEUX AU VENT, LES PROPRIÉTAIRES DE MX-5 CONNAISSENT. POUR DES MILLIERS DE PASSIONNÉS EN EUROPE ET DANS LE MONDE, CE ROADSTER ABORDABLE REPRÉSENTE UN HOBBY À PART ENTIÈRE, ENTRETENU AVEC PASSION. QU'ILS S'AGISSE DE CLUBS, D'ÉVÉNEMENTS, DE RECORDS DU MONDE OU DE SIMPLES TOURS DU DIMANCHE, VOICI UN APERÇU QUI DÉMONTRE L'ÉTAT D'ESPRIT DES FANS DU MX-5.

BELGIQUE

24 HEURES DE ZOLDER

Avec le soutien de Mazda Belgique, cinq journalistes automobiles se sont engagés au départ des 24 Heures de Zolder avec un MX-5 ND de la Global MX-5 Cup, face à une nuée de 11 BMW engagées dans la même catégorie des moins de 2 500 cm³ de cylindrée.

MAZDA OPEN AIR B&B

Gagner une nuit dans un lieu étonnant après une balade au volant d'un MX-5 : voilà le prix original d'un concours organisé par Mazda Belgique. Une nuit sous les étoiles dans le Mazda Open Air B&B, un container converti en chambre de luxe avec un toit découvrable, dans le domaine du Château D'Hassonville, dans les Ardennes.

GRANDE-BRETAGNE

UN MX-5 POUR UNE BONNE CAUSE

Mazda UK a une nouvelle fois apporté son soutien à la Race of Remembrance en 2015, offrant un ND MX-5 à Mission Motorsport, une association caritative qui utilise ses activités en sport mécanique pour aider des militaires dans le besoin. Mission Motorsport a inscrit le MX-5 au départ de cet événement annuel, la toute première course pour un ND en Grande-Bretagne. L'association l'a décorée de coquelicots, symbole Outre-Manche des sacrifices des soldats et de leurs familles.

AUTRICHE

INVITÉ DES RALLYES D'ANCIENNES

Des MX-5 au milieu des 300 SL et des Type E : voilà l'occasion exceptionnelle offerte à des pilotes du roadster, autorisés à prendre le départ de sept rallyes historiques très exclusifs, dans le cadre du Mazda MX-5 Trophy 2016. Un trophée ouvert aux MX-5 de tous âges et permettant aux équipages engagés de récolter des points dans des épreuves de prestige comme l'International Alpenfahrt Classic Rally. Une cérémonie de récompenses ponctue chaque fin de rallye et Mazda organise un gala à la fin de la saison en l'honneur des vainqueurs du MX-5 Trophy.

GRANDE-BRETAGNE

L'ISLANDE EN ROADSTER

Comme une rocade autour de l'île, la Route N°1 déroule ses virages sur 1 332 kilomètres tout autour de l'Islande. Une excellente raison de retomber complètement amoureux de la conduite, surtout au volant d'un MX-5 ND, le compagnon idéal pour la découverte de ces paysages à couper le souffle. C'est une série spéciale Icon qui a été choisie par Mazda UK pour effectuer ce voyage mémorable.

ALLEMAGNE

UN RENDEZ-VOUS AU CŒUR DE L'ALLEMAGNE

Le rassemblement Treffen in der Mitte rassemble plus de 400 propriétaires de MX-5 venus de toute l'Europe jusqu'au cœur de l'Allemagne, chaque mois de juillet. Organisé avec le soutien de Mazda Allemagne, TidM (comme l'appellent les *aficionados)* est le plus grand événement MX-5 en Allemagne. Pour l'édition 2016, les points forts ont été les présences du millionième MX-5, du MX-5 RF, d'une voiture du Global MX-5 Cup et d'un simulateur de pilotage iRacing pour permettre aux fans de faire des tours du circuit Mazda Raceway de Laguna Seca.

LES VIRAGES DE VOTRE VIE

1 200 km de pur plaisir de conduite, voilà ce qu'ont pu apprécier les 11 gagnants d'un concours organisé par Mazda Allemagne. Ils ont passé 4 jours au volant d'un MX-5 ND au travers de fantastiques paysages des Alpes sélectionnés pour l'occasion – et plus de 2 000 virages – entre Munich et Nice, en passant par Turin.

ITALIE

DES MEETINGS RECORD

Le meeting Andar per Langhe (« allons dans les Langhe ») est un rassemblement historique qui se tient depuis 2001 en Italie. Il a battu son propre record en 2016 avec pas moins de 147 MX-5 et leurs équipages qui prirent la direction du nord-ouest du pays au gré des vignobles et collines verdoyantes du Piémont. Autre exemple de la ferveur autour du MX-5 en Italie, plus de 1 200 personnes se sont réunies sur les places centrales de 60 villes le 3 octobre 2015 pour célébrer l'arrivée du modèle ND sur le marché italien.

ITALIE

MX-5 LEVANTO : SURF AU SOLEIL COUCHANT

Créé avec Garage Italia Customs, spécialiste de la customisation automobile basé à Milan, le MX-5 Levanto est un modèle unique. Son nom est un hommage à la petite ville de la côte Ligure, au nord-ouest de l'Italie, connue pour être le berceau du surf dans le pays. Le design spécifique de l'auto est inspiré selon ses concepteurs par le film *Endless Summer* de Bruce Brown (1966), un documentaire suivant deux surfers dans leur quête de la vague parfaite tout autour du monde, et toujours en été. Les couleurs de la carrosserie évoquent un coucher de soleil sur la plage, tandis que l'intérieur combine tissu jean japonais et Alcantara®, le tout souligné de coutures oranges.

USA

MAZDA MOTORSPORTS AIDE LES FUTURS PILOTES PRO

Mazda Motorsports offre l'un des programmes de développement les plus complets dans le domaine de la course automobile. Le programme Mazda Road to 24, par exemple, comprend de nombreuses aides pour des pilotes expérimentés en progression vers un statut professionnel. Cela va des Global MX-5 Cup series jusqu'à l'équipe de Mazda en Prototype. En parallèle, le programme Mazda Road to Indy reprend les mêmes principes en catégories USF2000, Pro Mazda et Indy Lights, toutes motorisées par Mazda. Résultat, on trouve chaque week-end de course plus de Mazda sur les circuits nord-américains que toute autre marque.

PORTUGAL

TOUTES LES RAISONS DE PRENDRE LA ROUTE

Le Club MX-5 Portugal s'est montré à nouveau particulièrement actif, organisant des événements comme le road trip de la Costa de Prata. Plus de 40 MX-5 ont suivi la « côte d'Argent » de Ilhavo à Figueira da Foz et Tentugal. 40 autres roadsters ont pour leur part couvert les 738 kilomètres de la N2, la plus longue route du pays, connue sous le nom de Route 66 portugaise, un parcours de 2 jours entre Chaves et Faro. Enfin, une soixantaine de MX-5 ont pris part au Caramulo Festival, l'équivalent local du Festival of Speed de Goodwood, course de côte comprise.

FRANCE

6 MOIS EN MX-5

Quelle bonne idée ! Voici un programme mis en place par Mazda France et nommé *« MX-5 Drive-It Share-It »*, qui a donné la possibilité aux employés de la marque de conduire un MX-5, six mois durant, avec l'encouragement de le montrer autour d'eux et de le faire essayer.

MX-5 BY VICOMTE A

Vicomte A est une marque de textile haut de gamme fondée en 2005 par les frères Arthur et Marcy de Soultrait. Spécialement pour le MX-5, ils ont mis au point une veste molletonnée unique aux couleurs du roadster emblématique, dans un savant mix de matières : manches en maille, structure matelassée. Le compagnon idéal des échappées belles et ce, quelle que soit la saison.

CHAUSSURE À SON PIED

« Light is right » : la légèreté, un point commun pour le développement des produits des deux sociétés japonaises. Mazda et Asics (basé à Kobé) se sont réunis pour produire deux MX-5 au design inspiré des chaussures de sport de la marque spécialisée. Les deux MX-5 ND soft-top ont ensuite pris le chemin de nombreux événements, à commencer par le salon Sneakerness et l'Asics Media Tour à Paris, puis le lancement presse du MX-5 à Saint-Tropez et d'autres activités en lien avec le MX-5.

PAYS-BAS

LES MX-5 EN PISTE

La MaX5 Cup est une compétition particulièrement disputée qui voit s'affronter sur différents circuits des MX-5 de première génération et ce, depuis des années. L'édition 2016 a conservé un suspense intense jusqu'à la fin de saison, 4 points seulement séparant les trois premiers pilotes avant la dernière course.
Dans un autre genre, plus calme, un groupe de la World Sand Sculpting Academy a construit un modèle à l'échelle 1 du MX-5 RF en... sable. Un travail colossal effectué chez un concessionnaire de Rotterdam, très fidèle jusqu'au moindre détail, sauf question poids : avec 18 000 kilos, on est loin de toute idée de sportive légère !

LE MX-5

VU SOUS LE PRISME DES JOURNALISTES

Le MX-5 a toujours été le chouchou des journalistes. Une immense majorité a montré un grand enthousiasme dès ses débuts, surtout après en avoir pris le volant. Il est vrai que, amusant à conduire, abordable et fiable, le MX-5 a toujours eu les bons atouts de son côté. Tour d'horizon du point de vue des médias sur le roadster le plus connu au monde.

Dans le désert

Les fans du MX-5 aiment personnaliser leur roadster. Il est vrai qu'il y en a tellement sur les routes... De nombreuses choses ont été essayées, mais la réalisation la plus alambiquée (et probablement la plus connue) date du numéro spécial Noël 2010 du magazine télé Top Gear. Le défi des trois présentateurs vedettes du show de la BBC était de recréer le voyage des trois Rois Mages vers Bethléem, chacun ici à bord d'un roadster, modifié pour les contraintes géographiques du lieu. Le MX-5 NB de Jeremy Clarkson reçut une peinture très multicolore, un narguilé et une double ration de pneus arrière, ce qui en fait un modèle six roues pour le moins unique.

« Le meilleur comportement routier parmi les sportives deux places que je me souviens avoir essayé récemment. Et ma mémoire est bonne pour ce genre de choses. »
Road & Track, USA

Allemagne

« Les diamants sont éternels »
Diario Digital, Portugal

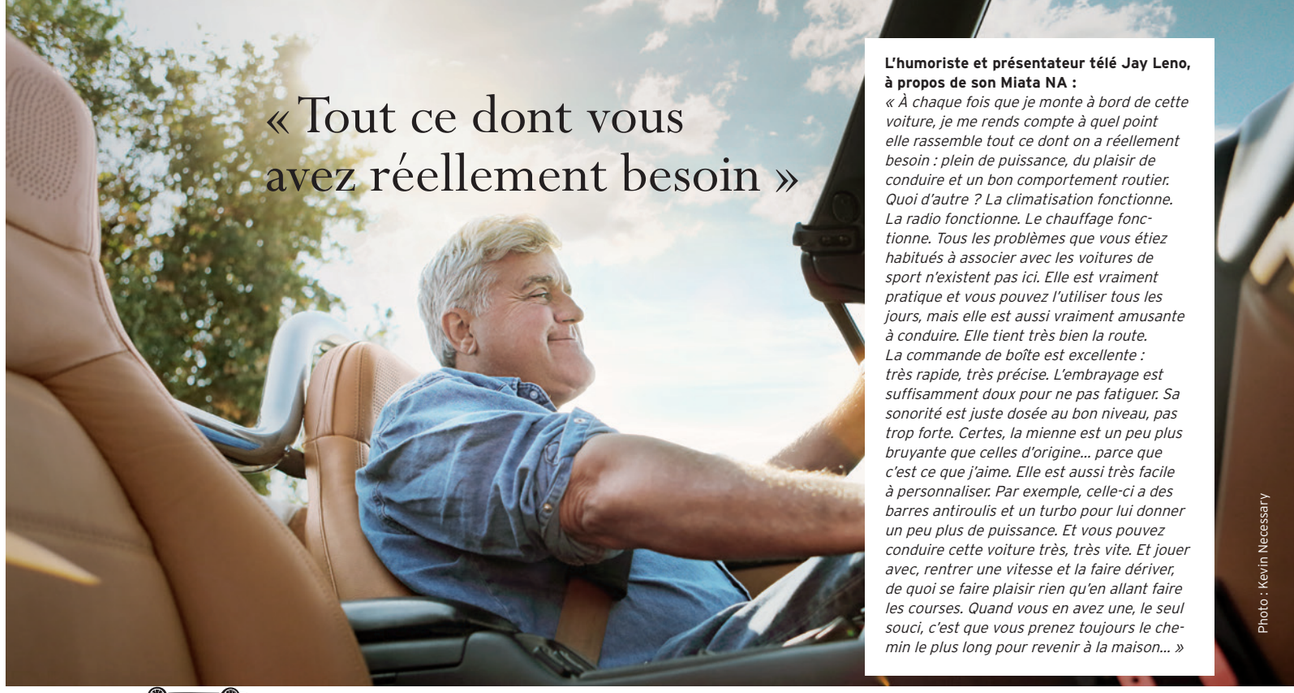
Roumanie

« DEPUIS SON ARRIVÉE EN 1989, NOUS SOMMES DE GRANDS FANS DU PETIT MIATA. »
Car and Driver, USA

« Le MX-5 est aux autres roadsters ce que Coca-Cola® est aux autres colas. »
AutoFoco SportsCars, Portugal

"AUJOURD'HUI, AUCUN AUTRE CONSTRUCTEUR AUTOMOBILE N'OFFRE CE TYPE DE SENSATIONS TYPIQUES D'UN ROADSTER : LA PRÉCISION, LE PLAISIR DE ROULER TOIT OUVERT POUR UN BON TARIF."
Auto Zeitung, Allemagne

« Elle peut être considérée comme l'une des meilleures voitures de tous les temps. »
Automóvil, Espagne



« Tout ce dont vous avez réellement besoin »

L'humoriste et présentateur télé Jay Leno, à propos de son Miata NA :
« À chaque fois que je monte à bord de cette voiture, je me rends compte à quel point elle rassemble tout ce dont on a réellement besoin : plein de puissance, du plaisir de conduire et un bon comportement routier. Quoi d'autre ? La climatisation fonctionne. La radio fonctionne. Le chauffage fonctionne. Tous les problèmes que vous étiez habitués à associer avec les voitures de sport n'existent pas ici. Elle est vraiment pratique et vous pouvez l'utiliser tous les jours, mais elle est aussi vraiment amusante à conduire. Elle tient très bien la route. La commande de boîte est excellente : très rapide, très précise. L'embrayage est suffisamment doux pour ne pas fatiguer. Sa sonorité est juste dosée au bon niveau, pas trop forte. Certes, la mienne est un peu plus bruyante que celles d'origine... parce que c'est ce que j'aime. Elle est aussi très facile à personnaliser. Par exemple, celle-ci a des barres antiroulis et un turbo pour lui donner un peu plus de puissance. Et vous pouvez conduire cette voiture très, très vite. Et jouer avec, rentrer une vitesse et la faire dériver, de quoi se faire plaisir rien qu'en allant faire les courses. Quand vous en avez une, le seul souci, c'est que vous prenez toujours le chemin le plus long pour revenir à la maison... »

Photo : Kevin Necessary

« Si vous voulez un coupé sportif, le MX-5 est parfait. Aucun autre ne vous en donnera autant à ce niveau de budget. Aucun autre n'est plus amusant à conduire. La seule raison pour laquelle je lui donne 5 étoiles, c'est parce que je ne peux pas lui en donner 14 ! »
Jeremy Clarkson,
The Sunday Times, Royaume-Uni

« Espérons qu'il y ait une MX-5 du futur, dans 50 ans, avec le même esprit qu'aujourd'hui, car ce sont ses qualités de base qui lui permettent de perdurer. »
Autovía, Espagne

Portugal

« Génial ! »
Autocar, Royaume-Uni (titre en couverture)

"Une machine à sensations pure et simple."
Motor Magazine, Pologne

"Le MX-5 est fidèle à ses valeurs primaires : un tel "régime" n'a jamais donné d'aussi bons résultats chez aucune autre voiture. Le MX-5 est une démonstration vivante de ce que peut être le plaisir de conduire."
Auto Bild, Allemagne

« SI JAMES BOND DÉCIDE QU'IL VEUT UNE VOITURE JAPONAISE, LA VOICI. »
Auto Bild, Allemagne, à propos du RF.

« UNE INITIATIVE DE GÉNIE DE LA PART DE MAZDA : LE FASTBACK EST UN PROCHE COUSIN DU ROADSTER, MAIS IL OFFRE UNE IMPRESSION COMPLÈTEMENT DIFFÉRENTE. UN COUPÉ TARGA BRANCHÉ, SÉDUISANT UNE NOUVELLE CLIENTÈLE ET REMETTANT À LA MODE LE MX-5. VERDICT : 5 ÉTOILES. »
Auto Bild, Allemagne.

« Mazda MX-5 RF: le roadster de nos rêves. »
www.caranddriverthef1.com, Spain.

Pays-Bas

« Le roadster Mazda a vraiment tout compris. »
Wheels, Australie

1996

USA
Consumer Reports
Most Fun to Drive Car 1996

2015

EUROPE
"Red Dot: Best of the Best" product design award

2005

JAPON
Car of the Year Japan 2005-2006

2003

ISRAEL
2003 Sports Car of the Year

Les titres, prix et récompenses

ET LE VAINQUEUR EST...

Des USA à l'Australie, de l'Allemagne au Japon, le MX-5 est l'un des véhicules les plus titrés.

2016

MONDE
World Car of the Year et World Car Design of the Year

2007

THAÏLANDE
Thailand Car of the Year 2007: Best Roadster

1990

NOUVELLE-ZÉLANDE
Car of the Year 1990

1999

USA
Car and Driver
Ten Best Cars 1999

2002

AUSTRALIE
Most significant Car of the 1980s

4ème GÉNÉRATION MK IV NOM DE CODE ND

2016	USA	The Car Connection: Best Convertible to Buy for 2017
2016	USA	Car and Driver: 2017 10 Best Cars
2016	Canada	Vincentric Best Value Awards: Best sports car
2016	Allemagne	German Design Council's 2016 Automotive Brand Contest: Winner, Exterior Volume Brand category
2016	Royaume-Uni	Auto Express 2016 New Car Awards: Best roadster
2016	USA	New England Motor Press Association: Best Affordable Convertible, Ragtop Awards category
2016	USA	The Truth About Cars Top Pick, 10 Best Automobiles Today
2016	USA	Texas Auto Writers Association's Texas Auto Roundup: Performance Compact Winner
2016	USA	Roadshow by CNET Editor's Choice: Best Convertibles 2016
2016	Royaume-Uni	2016 Autocar Awards: Best real-world driver's car
2016	USA	Kelley Blue Book: Favorite New-for-2016 Cars
2016	USA	Kelley Blue Book: 10 Coolest Cars Under $25k
2016	Belgium	AutoGids/Le Moniteur Automobile: Car of the Year
2016	USA	Automobile: 2016 Automobile All-Star
2016	Belgium	AutoWereld: 2016 Car of the Year
2016	USA	2016 Autobytel Car and Truck Awards: Sports Car of the Year.
2016	USA	2016 Autobytel Car and Truck Awards: Convertible of the Year
2016	Royaume-Uni	UK Car of the Year Awards: 2016 Car of the Year
2016	Royaume-Uni	UK Car of the Year Awards: 2016 Open Top Car of the Year
2016	World	World Car Awards: 2016 World Car of the Year
2016	World	World Car Awards: 2016 World Car Design of the Year
2016	Mexico	Automovil Panamericano: 2016 Convertible of the Year
2016	USA	MotorWeek TV 2016 Driver's Choice Awards: Best Convertible
2016	USA	NY Daily News Autos Awards: Fun Car
2016	Belgium	Knack.be: Car of the Year
2016	USA	US News & World Report: Best Sports Car for the Money 2016
2016	Canada	TSN Motoring TV: Sports Car of the Year 2016
2016	Portugal	Turbo magazine awards: 2015 Cabrio of the Year
2016	Portugal	Autohoje reader's choice best cars: Best Cabrio
2016	USA	Consumer Reports Best Cars: Best sports car under $40k
2016	Belgium	AutoBuzz.be: 2016 Car of the Year
2016	Australia	Wheels: 2016 Wheels Car of the Year
2016	Spain	GEOM index: top-ranked model overall of 2015
2016	Allemagne	Auto, Motor & Sport reader's choice best cars 2016: Best Convertible (import)
2016	Royaume-Uni	2016 What Car? Awards: Best Convertible overall
2016	Royaume-Uni	2016 What Car? Awards: Best Convertible Buy for under £25k
2016	Royaume-Uni	The Sunday Times Top 100 Cars: Winner - Roadsters and Spiders category
2016	Japan	cliccar.com reader's award: Cliccar of the Year 2015
2015	USA	Yahoo Autos' 2016 Ride of the Year awards: 2016 Fresh Ride of the Year
2015	Belgium	Turbo Magazine: Winner Défi Turbo fuel economy challenge
2015	USA	J.D. Power 2015 Initial Quality Study: Top-rated Compact Sporty Car
2015	Australia	Drive Car of the Year awards: Best convertible (& finalist for best overall)
2015	Japan	Japan car of the Year awards: Japan Car of the Year 2015-16
2015	Nouvelle Zélande	National Business Review: Sports Car of the Year
2015	Nouvelle Zélande	NZ Herald/NZME: Driven Small Car of the Year
2015	Nouvelle Zélande	AutomotiveNews.co.nz: Sports Performance Car of the Year
2015	Nouvelle Zélande	Radio Live Cars of the Year: Best Sports Car
2015	Nouvelle Zélande	Radio Live Cars of the Year: Car of the Year
2015	Japan	2015 RJC Car of the Year: 6 best
2015	Japan	2015 RJC Technology of the Year: Weight reduction technology
2015	Japan	Car Graphic Award 2015: 1st prize, Car Graphic Award 2015
2015	Japan	Car Graphic Award 2015: CG Club Award
2015	Malaysia	The New Straits Times Press / Maybank: 2015 NST-Maybank Sports Car of the Year
2015	Philippines	The Car Awards Group, Inc. (CAGI): Speedlab's Tuner's Choice Award
2015	Singapore	Torque: Best Convertible
2015	Singapore	Top Gear: Cars of the Year 2015
2015	Singapore	Wheels Asia: Compact Sports Car of the Year 2015
2015	Hong Kong	Top Gear Awards 2015: Car of the Year
2015	Hong Kong	Hong Kong Automobile Association: 2015 AA Professional Critics' Recommended Model
2015	Hong Kong	Car Plus: Best Roadster
2015	Hong Kong	Automobile: Convertible of the Year
2015	Hong Kong	Oriental Daily News: Most Outstanding Roadster
2015	Hong Kong	Men's Machine: Best Convertible
2015	Hong Kong	Car1.hk Editor's Choice Award 2015: Convertible of the Year
2015	Japan	Automotive Industry Writers Club: Car of the Year 2015
2015	Japan	Japan Automotive Hall of Fame: 2015-2016 Car of the Year
2015	Scotland	2015 Scottish Car of the Year Awards: Best Drop Top
2015	Philippines	Top Gear Philippines 2015 Stig Awards: Car of the Year
2015	Philippines	The Car Awards Group, Inc. (CAGI): 2015 Car of the Year, sports car category
2015	Japan	DIME Trend Award 2015: @DIME AWARD
2015	World	2015 Women's World Car of the Year: Dream Car award
2015	Japan	Japan Institute of Design Promotion's 2015 Good Design Awards: Good Design Best 100
2015	USA	IntelliChoice & AutoPacific 2015 Motorist Choice Awards: Sports Car category
2015	Japan	Japan Technical Communicators Association: Manual of the Year Japan 2015 (for digital owner's manual)
2015	USA	US News & World Report: #1 Affordable Sports Car
2015	Philippines	C! Magazine Awards: Best in Class (Roadster)
2015	Japan	Hot Dog Press Super Trend Ranking: #1
2015	Canada	Le Guide de l'auto (The car Guide): 2016 New Car of the Year
2015	Canada	Le Guide de l'auto (The car Guide): 2016 Best Buy Cabriolets and roadsters less than $50k
2015	Japan	ENGINE Hot 100 New Cars: 1st prize
2015	Royaume-Uni	Auto Express: 2015 Roadster of the Year
2015	USA	Car and Driver: 2016 10 Best Cars
2015	Europe	"Red Dot: Best of the Best" product design award
2015	USA	Automobile magazine: 10 Cheapest Convertibles
2015	USA	Southern Automotive Media Association: Best Small Convertible

3ème GÉNÉRATION MK III NOM DE CODE NC

2015	USA	cars.com: Best New Car for Driving Fun
2015	USA	cars.com: Best Deal for Sun Lovers
2015	Royaume-Uni	Auto Express Used Car awards: Best Cabrio
2015	Royaume-Uni	2015 Honest John Awards: Most popular convertible
2015	USA	Kelley Blue Book: 10 Coolest Cars Under $25k
2013	Royaume-Uni	2013 Which? Car Survey: Britain's most reliable new sports car
2015	USA	Kelley Blue Book's 10 Coolest Cars Under $25,000
2015	USA	J.D. Power 2015 initial quality study: top-rated compact sporty car
2014	USA	Consumer Report's best new car values, sports cars/convertibles
2014	Royaume-Uni	What Car? Used Car awards, "Fun Car" of the year
2014	USA	U.S. News Auto Rankings: #1 in Affordable Sports Cars (2014)
2013	Royaume-Uni	Which? Awards Britain's most reliable new sports car
2013	Allemagne	Auto Trophy 2013 Best imported convertible under €30,000
2013	Chile	Chilean Sports Car of the Year 2014
2013	USA	2013 U.S. IQS compact sporty car segment award
2013	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under $30,000
2012	Allemagne	Auto Trophy 2012 Best imported convertible under €30,000
2012	Canada	2013 Convertible of the Year: Mazda MX-5 (Auto123.com awards)
2012	Canada	Golden Key: Best sports car under $50,000
2012	Canada	*Le Guide de l'Auto*: Best new roadster under $50,000
2012	USA	Kelley Blue Book's 10 Best Road Trip Convertibles
2012	Indonesia	2012 *Autocar* Indonesia Reader's Choice Awards: Favourite Convertible
2012	Singapore	Singapore Car of the Year (SGCM Editor's Pick)
2012	Allemagne	First place, sports car category (up to 50,000 km), in the DEKRA breakdown report
2012	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under $30,000
2012	USA	Car and Driver: 10 Best Cars of 2013
2011	Allemagne	Auto Trophy 2011 Best imported convertible under €30,000
2011	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2012
2011	Royaume-Uni	2011 *Auto Express* New Car Awards: Best Roadster
2011	Royaume-Uni	2011 J.D. Power customer satisfaction survey: winner, sports car segment
2011	Hongrie	*Playboy* Car of the Year 2011: Open-top sports car category
2011	Royaume-Uni	CarBuyer Car of the Year 2011: Best Convertible
2011	USA	2011 J.D. Power vehicle dependability study: highest ranked compact sporty car
2011	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under $30,000
2010	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2011
2010	Allemagne	Auto Trophy 2010: Best imported convertible under €30,000
2010	Royaume-Uni	2010 UK Vehicle Ownership Satisfaction Study: Best Sports Car
2010	USA	2010 Lowest True Cost to Own: Convertibles under $35,000
2010	Slovakia	Best cars 2010
2010	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under $25,000
2010	USA	Cars.com: Play Car of the Year 2010
2009	Allemagne	Auto Trophy 2009: Best imported convertible under €30,000
2009	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2010
2009	Australie	*Wheels* Gold Star Cars Awards: Best Sports Roadster under $150K
2009	Royaume-Uni	2009 *Auto Express* New Car Awards: Best Roadster
2009	Ireland	*New car* awards 2009: Best roadster
2009	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under $25,000
2008	Allemagne	Auto Trophy 2008 Best imported convertible under €30,000
2008	Philippines	2008 Philippines Car of the Year: Sexiest Car Award
2008	Royaume-Uni	2008 *Auto Express* Used Car Honours: Best Roadster
2008	Royaume-Uni	2008 *Auto Express* New Car Honours: Best Convertible
2008	USA	*ROAD & TRAVEL* 2008 Sexy Car Buyer's Guide: Top Ten
2008	USA	J.D. Power 2008 Initial Quality Study: Highest-Ranked Compact Sporty Car
2008	Thaïlande	Thailand Car of the Year 2008: Best Roadster
2008	USA	*Consumer Reports* Top Picks 2008: Fun to Drive
2008	Canada	World of Wheels Editor's Choice: Best Convertible of 2007
2008	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under $25,000
2007	Allemagne	Auto Trophy 2007: Best imported convertible under €30,000
2007	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2008
2007	USA	Edmund's 10 Most Affordable Convertibles (1st place)
2007	USA	Top Ten Sports Cars
2007	Ecosse	Scottish Car of the Year 2007: Best Drop-Top
2007	USA	Gaywheels.com: Top 10 Gay-Friendly Cars (no.3)
2007	USA	The vehicle dependability of 2004 model year (Compact Sporty Car)
2007	Thaïlande	Thailand Car of the Year 2007: Best Roadster
2007	USA	*Consumer Reports* Top Picks 2007: Fun to Drive
2007	USA	2007 Cars.com Lifestyle Awards: Best Deal for Empty Nesters
2007	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2007
2006	Allemagne	Auto Trophy 2006 Best imported convertible under €30,000
2006	Royaume-Uni	*Top Gear*: Roadster of the Year 2006
2006	Australie	Drive Car of the Yea 2006: Best Convertible
2006	USA	Most Efficient Two Seaters 2007
2006	Ecosse	Scottish Car of the Year 2006: Best Drop-Top
2006	USA	Edmunds Editors' Most Wanted Awards: Convertible Under $25,000
2006	Nouvelle Zélande	*National Business Review* Sports Car of the Year 2006
2006	Australie	*Wheels* Automotive Design Awards - Overall Outstanding Automotive Design
2006	Allemagne	autoscout24.com Internet Auto Awards 2006: Best Imported Convertible
2006	Royaume-Uni	2006 *Auto Express* New Car Honours: Best Roadster
2006	USA	Best Convertibles 2006: Best entry-level roadster
2006	USA	*Forbes* Best Cars for the Bucks 2006: Best Convertible
2006	World	2006 World Car of the Year: one of three finalists
2006	Canada	Best Sport Coupe/Convertible
2006	Thaïlande	Thailand Car of the Year 2006: Best Roadster
2006	Nouvelle Zélande	Driver Sports/Performance Car of the Year
2006	Hongrie	*Playboy* Car of the Year 2006: Sports Car/Convertible (price value category)
2006	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2006
2006	Hong Kong	10 Best Cars
2006	USA	Most Fun on Wheels
2006	Australie	*Wheels* 2005 Car of The Year
2006	Royaume-Uni	*What Car?* Car of the Year 2006: Best open-top
2006	Nouvelle Zélande	2005 New Zealand Car of the Year
2006	Japon	*Sports Nippon* King of Cars Award
2005	Hong Kong	Car for Him
2005	Croatia	2006 Roadster of the Year
2005	Nouvelle Zélande	2005 *New Zealand Herald* Car of the Year
2005	Portugal	Cabrio of the Year
2005	USA	Car of the Year 2006 Top 10
2005	USA	*Car and Driver:* 10 Best Cars of 2006 & Best Roadster
2005	Japon	Japan Fashion Color Association: Auto Color Award
2005	Japon	Goods of the Year (Vehicle Category)
2005	Japon	Best Design Award
2005	Royaume-Uni	*Top Gear* Roadster of the Year 2005
2005	Japon	RJC Car of the Year 2006: Runner-up
2005	Japon	Car of the Year Japan 2005-2006
2005	Canada	Golden Key: Best sports car under $50,000
2005	USA	Best Buy in Sport/Performance Car Class
2005	Japon	2005 Good Design Award (G-mark)
2005	Australie	Wheels Car of the Year 2005

2ème GÉNÉRATION MK II NOM DE CODE NB

2006	Royaume-Uni	2006 *Auto Express* Used Car Honours: Best Roadster & Best Used Roadster Money Can Buy
2004	Royaume-Uni	Excellent Second Hand Buy
2004	Thaïlande	Thailand Car of the Year 2004: Best Roadster
2004	Denmark	Best Roadster
2003	Israel	2003 Sports Car of The Year
2003	Royaume-Uni	Best Handling Car
2003	Portugal	Best Speed trophy
2003	Thaïlande	Thailand Car of the Year 2003: Best Roadster
2003	Denmark	Best Roadster
2003	Nouvelle Zélande	Best Mid Size Car
2002	Australie	Most significant car of the 1980s
2002	Hongrie	*Playboy* Car of the Year 2002
2002	Thaïlande	Thailand Car of the Year 2002: Best Roadster
2001	Portugal	Best Speed trophy
2001	Royaume-Uni	Top 10 Performance Cars
2001	Japon	Japan Fashion Color Association: Auto Color Award 2001
2001	Royaume-Uni	Used Car Awards: Best Roadster
2001	Canada	*Automobile Magazine*'s only "11 time All-Star winner"
2001	USA	Automobile 2001 All-Star
2001	USA	10 Best
2000	USA	*Consumer Reports* Top Picks 2000: Fun to Drive
2000	USA	Automobile 2000 All-Star
2000	USA	*MotorWeek* Driver Choice Award: Best Convertible
2000	USA	IntelliChoice 2000 Best Overall Value of the Year Awards: Base Sport model
1999	USA	Eight Great Rides
1999	Royaume-Uni	*Used Car Buyer*: Best Sports Car under £10,000
1999	Royaume-Uni	*Good Housekeeping:* Sports & Coupe winner
1999	USA	*Consumer Reports:* Best Buy
1999	Royaume-Uni	*Auto Express:* Best Used Sports Car
1999	USA	1999 All-Stars: Best Entry-Level Sports Car
1999	USA	*Car and Driver:* Ten Best Cars 1999
1998	Royaume-Uni	Best Sports Car
1997	USA	*Car and Driver:* Ten Best Cars 1998
1998	Japon	First Prize Smash Hit Goods
1998	Ecosse	Scottish Car of the Year: Sports Car of the Year
1998	USA	*Consumer Digest:* Best Buy
1998	Royaume-Uni	IBCAM Auto Design Award
1998	UK	*Auto Express*: Best Convertible 1998
1998	Croatia	Sports Car of the Year
1998	Nouvelle Zélande	*AutoCar* 1998 Best Sport Car

1ère GÉNÉRATION MK I NOM DE CODE NA

1998	USA	*Consumer Digest:* Best Buy Sport Coupes/Sedans
1997	Australie	*Wheels* Top 10 of '97
1997	Israel	1997 Sports Car of the Year
1997	USA	*Automobile* 1997 All-Star
1996	Australie	*Wheels* Top 10 of '96
1996	Israel	1996 Sports Car of the Year
1996	USA	*Consumer Digest:* Best Buy Sport Coupes/Sedans
1996	USA	*Automobile*'s Perfect Ten
1996	USA	*Consumer Reports*: 1996 Reliability, Sports/Sporty Cars (2nd place)
1996	USA	*Consumer Reports:* Most Fun to Drive Car (1996 model year)
1996	USA	Intellichoice Best Value: Base Sports Car
1996	Israel	Car of The Year
1996	USA	*Automobile* 1996 All-Star
1995	Australie	*Wheels* Top 10 of '95
1995	Royaume-Uni	*Auto Express*: Best Sports Car 1995
1995	USA	J.D. Power: Most Problem-Free Car under $25,000
1995	USA	*Automobile* 1995 All-Star
1994	Australie	*Wheels* Top 10 of '94
1994	USA	*Automobile* 1994 All-Star
1993	Australie	*Wheels* Top 10 of '93
1993	Allemagne	*Auto, Motor & Sport* readers' poll: Best Import Convertible
1993	USA	*Automobile* 1993 All-Star
1993	Allemagne	Auto Trophy 1993: Best Fun Car
1992	Australie	*Wheels* Top 10 of '92
1992	Australie	Best Buys of 1992 (sports cars under $47,280)
1992	Allemagne	*Auto, Motor & Sport* readers' poll: Best Import Convertible
1992	USA	*Automobile* 1992 All-Star
1992	Allemagne	Auto Trophy 1992: Best Fun Car
1992	USA	*Car and Driver:* Ten Best Cars 1992
1991	Australie	*Wheels* Top 10 of '91
1991	Hong Kong	Best Five Exteriors Design Award
1991	Australie	Best Sports Car under $45,000
1991	USA	Best Sports Car, Driver's Choice Awards
1991	Royaume-Uni	*What Car?* Best Sports Car 1991
1991	Allemagne	*Auto, Motor & Sport* readers' poll: Best Import Convertible
1991	Allemagne	Auto Trophy 1992: Best Fun Car
1991	USA	*Playboy*'s Sexiest Car For Your Girlfriend
1991	USA	*Automobile* 1991 All-Star
1991	USA	*Car and Driver:* Ten Best Cars 1991
1990	USA	*Road & Track*: Ten Best Cars in the World & Best Sports/GT ($13,000-$21,000)
1990	Australie	*Wheels* Top 10 of '90
1990	Nouvelle Zélande	Car of the Year 1990
1990	Australie	Best Sports Car
1990	Denmark	Danish Motoring Journalists Club: Prize of Honour 1990
1990	USA	Top Ten Trouble-Free Cars
1990	Royaume-Uni	Buying Cars: Best Value Sports Car of the Year
1990	Royaume-Uni	Sporting Car of the Year
1990	Royaume-Uni	*Newcastle Journal:* Best Sports Car
1990	Royaume-Uni	*AutoCar & Motor:* Best Handling Car in the World
1990	USA	J.D. Power Initial Quality Study: Most Trouble-Free Sports Car
1990	USA	*Motorweek TV:* Best Sports Car, Driver's Choice Awards
1990	USA	Edison Best New Products
1990	USA	*Playboy:* Most Fun to Drive Cars for 1990
1990	USA	*Motor Trend* 1990 Import Car of the Year (2nd place)
1990	Japon	Best Cars 1989: Best New Model
1990	Japon	Gold Medal: Super Goods of the Year
1990	Australie	*Modern Motor:* Best Car 1989/90 & Best Sports Car 1989/90
1990	Allemagne	*Auto, Motor & Sport* readers' poll: Best Import Convertible
1990	Japon	Best Car: Grand Prix Exterior
1990	USA	Best and Worst of the Year 1989: Best (one of)
1990	USA	Best of the Decade, Design category
1990	USA	*Business Week* Best Products of 1989
1990	Australie	*Car Australia:* Car of Australia 1989
1990	Australie	*Wheels* Car of the Year 1989
1990	USA	*Automobile*'s 1990 Automobile of the Year (inaugural award)
1990	USA	*Car and Driver:* Ten Best Cars 1990
1990	Japon	*Nihon Keizai Shimbun:* Design of the Year
1989	Japon	Trendy Goods 1989 Grand Prize (hobby & play category)
1989	USA	*Life* Hot Products for 1990
1989	USA	*Automotive News* Coupe of the Year
1989	Japon	*Sports Nippon* King of Cars Award: Best Sports Car 1989
1989	Japon	1989 Trendy Goods Grand Prix (hobby & resort category)
1989	Japon	Promoters Cup 1990: My Best Choice
1989	Australie	*Wheels* Top 10 of '89
1989	USA	*Popular Science* Best 100 Products
1989	Japon	First prize, Smash Hit Goods 1989
1989	USA	*Motor Trend* Top Ten Imported Cars
1989	USA	*Road & Track*: World's Best Cars (one of five)
1989	USA	*Autoweek*: Most Fun, Chicago Auto Show awards

	1ère GÉNÉRATION MK I NOM DE CODE NA	2ème GÉNÉRATION MK II NOM DE CODE NB	3ème GÉNÉRATION MK III NOM DE CODE NC	4ème GÉNÉRATION MK IV NOM DE CODE ND
LOGO	Une renaissance. Il est nommé Miata aux USA et Eunos Roadster au Japon.	Propre et moderne, le badge évolue avec son temps mais la typographie reste la même.	Un style rétro chromé façon spyder, qui rappelle les sportives des années 50.	Entrée dans l'ère SKYACTIV mais avec un dessin très classique.
JANTES	Les jantes et les pneus spécifiques en 14 pouces étaient développés pour être très légers et le look, assurément *british.*	Plus de puissance, plus de pouvoir de traction : le MX-5 passe en 15 pouces, voire même 16 pouces à partir de 2001.	Plus grandes et plus musclées, les jantes atteignent les 17 pouces pour la version 2,0 de 160 ch.	Les jantes aluminium au style très épuré reviennent à 4 écrous de fixation pour gagner en poids.
LEVIER DE VITESSES	Ultra court, le petit pommeau assure des changements de vitesses d'un mouvement du poignet, avec une précision diabolique.	En versions cuir ou non, les sensations restent toujours aussi remarquées grâce à une précision appréciée à chaque mouvement.	Toujours aussi bien placé, le levier de vitesses tombe sous la main et se manie d'un geste.	Nouvelle transmission manuelle SKYACTIV avec la même course réduite de 40 mm seulement.
VOLANT	La partie centrale du petit volant tout cuir Momo était détachable pour assurer une ambiance *racing* plus affirmée.	L'airbag fait son apparition mais le fournisseur reste italien : c'est Nardi qui signe le volant trois branches de la plupart des modèles NB.	Le petit volant intègre un airbag compact et les commandes audio pour une meilleure ergonomie.	Un nouveau volant compact, simple et au grip parfait pour les meilleures sensations directes.
PHARES	Signe des temps : les phares rétractables étaient un ingrédient incontournable pour une sportive des années 80.	Les phares en amande permettent de réduire le poids sur le porte-à-faux avant et améliorent l'aérodynamique et la sécurité.	Plus fins, très sculptés, les phares intègrent des projecteurs xénon en haut de gamme.	Le feux LED agressifs sont bien plus fins qu'auparavant, contribuant autant au design qu'au poids.
RAPPELS DE CLIGNOTANTS	LES RAPPELS DE CLIGNOTANTS RONDS	...SONT UN ÉLÉMENT DU DESIGN DU MX-5	...QUI N'A PAS CHANGÉ	**... JUSQU'À L'ARRIVÉE DU MODÈLE ND**

The End

UNE NOUVELLE FAÇON DE POURSUIVRE LE SOLEIL JUSQU'À SON COUCHER, UNE NOUVELLE FAÇON DE VIVRE LE PLAISIR DE CONDUITE LÉGENDAIRE DU MX-5 :

LE MAZDA MX-5 RF.

zoom-zoom