

4

4^{ème}
GÉNÉRATION
MK IV
NOM DE CODE
ND

UN QUART DE SIÈCLE DE PUR PLAISIR DE CONDUITE

MERCI AUX PRÈS D'UN MILLION DE CLIENTS DU MX-5 QUI EN ONT FAIT LE ROADSTER LE PLUS VENDU DE TOUS LES TEMPS. 25 ANS DE PLAISIR ÉCOULÉS, ET 25 ANS DE PLAISIR À VENIR !



MAZDA MX-5 | 25TH ANNIVERSARY MAGAZINE

A
25TH
ANNIVERSARY

MAZDA MX-5
25TH ANNIVERSARY MAGAZINE

GOODWOOD
UN ANNIVERSAIRE DANS LA MECQUE DE L'AUTOMOBILE

GENÈSE
L'HISTOIRE DU ROADSTER LE PLUS VENDU AU MONDE

SPORT
LA VOITURE DE SÉRIE LA PLUS PRÉSENTE EN COMPÉTITION

ROAD TRIP
RETOUR SUR LES TERRES DU ROADSTER



DÉCOUVERTE
LE TOUT NOUVEAU MX-5



3^{ème}
GÉNÉRATION
MK III
NOM DE CODE
NC

2^{ème}
GÉNÉRATION
MK II
NOM DE CODE
NB

1^{ère}
GÉNÉRATION
MK I
NOM DE CODE
NA

UN QUART DE SIÈCLE DE PUR PLAISIR DE CONDUITE



zoom-zoom

25TH
ANNIVERSARY

LE MX-5 PEUT SE DÉFINIR PAR DE NOMBREUX CHIFFRES QUI, ENSEMBLE, DÉFINISSENT LA FORMULE DE LA VOITURE DE SPORT LA PLUS POPULAIRE.

LE MX-5 EN CHIFFRES



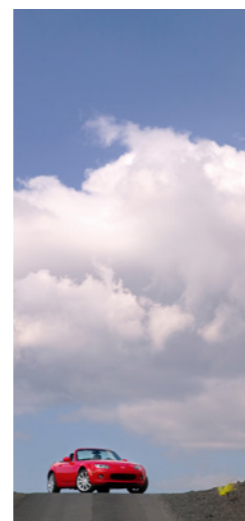
12 SECONDES

Le coupé-cabriolet le plus rapide au monde.



1 600

Le nombre de MX-5 réunis (2 600 fans) sur la piste d'essai de Mazda à Miyoshi près d'Hiroshima pour célébrer le 20^{ème} anniversaire du roadster. Même s'il ne s'agit pas d'un record officiel, c'est certainement le plus grand rassemblement de MX-5 connu.



MX-04

Un concept-car datant de 1987, dessiné au Japon et présenté au Salon de Tokyo cette année-là. C'est une voiture modulable que l'on peut transformer en changeant les panneaux de carrosserie. Le MX-04 était équipé d'un moteur rotatif 13B et d'une transmission intégrale.

100 mètres

La distance à laquelle la silhouette typique du MX-5 devait rester reconnaissable, lors du développement du design des NB et NC.



47% et 22%

Les progrès en rigidité en torsion et en flexion du MX-5 NC par rapport au modèle précédent.



Plus de **10 000**

Le nombre des membres de clubs à travers l'Europe.



683

Le nombre de MX-5 dans la plus grande parade de véhicules Mazda, homologuée au Livre Guinness des Records sur le centre de tests LDW à Lelystad, Pays Bas, le 19 juin 2013. Cela bat le record précédent de 459 MX-5 homologué en 2010 à Essen en Allemagne, ainsi que le record de 2005 avec 249 voitures à Auckland, Nouvelle Zélande.



58%

La proportion des aciers à haute et ultra-haute résistance qui entrent dans la composition de la coque, permettant de réduire sa masse de 10 kilos.



208

Le nombre de récompenses dans le monde à ce jour.



50/50

La parfaite distribution des masses entre les trains avant et arrière, sur les versions toit souple comme toit rigide de la NC.



900 000

La 900 000^e MX-5 a été produite en février 2011, battant son propre record du monde Guinness. Ce chiffre dépassait les 947 000 unités en juillet 2014, et devrait franchir la barre d'un million d'ici 2015.



44%

La stratégie de la chasse au gramme de Mazda implique un processus méticuleux d'observation de chaque élément de la voiture pour se débarrasser du moindre poids superflu. Par exemple, l'échappement inox est 44% plus léger que son équivalent en fonte, tandis que 8 kg ont été gagnés grâce à une nouvelle technologie de moulage soufflé pour les pare-chocs. 360 g de plus ont été sauvés en rabotant 1 mm sur les soudures de tous les panneaux de carrosserie.



Plus de **3 000**

Le nombre de MX-5 qui courent de par le monde, ce qui en fait le modèle spécifique le plus utilisé en compétition sur la planète.

Le succès du MX-5 tient à un savant équilibre entre esprit visionnaire et tradition. Le célèbre roadster a toujours su offrir un plaisir de conduite à un tarif abordable et ses propriétaires comptent parmi les plus satisfaits.

Je pense que c'est la raison pour laquelle les fans du MX-5 se montrent si loyaux. 25 ans plus tard, cela nous procure, chez Mazda, une intense satisfaction. Alors nous ne sommes pas près de changer la recette pour le nouvel opus. Au contraire! La nouvelle génération du MX-5 offre tout ce qu'on est en droit d'attendre d'un coupé sportif moderne en terme de sécurité et de confort. Malgré tout nos ingénieurs ont réussi à réduire le poids de 100 kg par rapport à la génération précédente, revenant ainsi au poids du roadster en 1989 et par là-même retrouvant les racines du premier MX-5.

Au cours de sa vie, le MX-5 fut l'expression parfaite de nombreuses caractéristiques appliquées à toute la gamme Mazda, comme la construction allégée, la réactivité parfaite répondant au principe du *Jinba Ittai* - l'osmose entre le cavalier et sa monture - et les changements de vitesses rapides et précis. Et aujourd'hui nous avons repris ces caractéristiques, ajoutés nos Technologies SKYACTIV pour créer la toute nouvelle génération du MX-5.

Son design est également créé pour susciter l'émotion, en effet le MX-5 évoque des sensations fortes depuis un quart de siècle. J'en ai fait moi-même l'expérience chaque jour au volant, lorsque je suis parti vivre à Hiroshima en 2000. Je conduisais un modèle vert anglais, intérieur cuir beige et un volant ainsi qu'un levier de vitesses en bois et j'en suis tombé amoureux, tout comme tant d'autres lorsqu'ils ont eu l'occasion d'en prendre le volant.

Le mélange entre son design fort et son comportement routier remarquable, sa fiabilité et son côté accessible ont fait du MX-5 un classique des temps modernes. Il a ramené à la vie une catégorie de voitures presque disparues. Un quart de siècle plus tard, les gens semblent toujours se souvenir de la première fois qu'ils l'ont découvert.

Dans mon cas, c'était en 1990 et j'étais étudiant à l'université du Michigan. Le petit roadster Miata dans sa couleur Mariner Blue roulait toit ouvert lorsqu'il m'est apparu au coin du State Theater à Ann Arbor. Il neigeait. J'ai tout de suite adhéré au concept, comme tant d'autres avant et après moi. Et après 25 ans, le concept du MX-5 reste parfaitement clair, compréhensible au premier coup d'œil. Ce petit roadster reste hors du temps.

Dès ses débuts, le MX-5 a été synonyme de tous les principes défendus par Mazda : une connexion sans filtre entre le véhicule et son conducteur, à vivre fièrement en dehors des sentiers battus. Il demeure l'un des symboles les plus forts de l'esprit de challenger de Mazda et de l'âme de ce constructeur. Cette voiture est unique.

Jeffrey H. Guyton

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



01

LE TOUT NOUVEAU
MAZDA MX-5

02

LA RENAISSANCE
DU ROADSTER

03

TROIS GÉNÉRATIONS, UNE
GRANDE HISTOIRE

04

DESSINER UNE ICÔNE



05

LE MX-5, EXTÉRIEUR JOUR



06

VIVRE LE MX-5



07

INFOS MX-5

**4^{ÈME} GÉNÉRATION**

La légende continue | 6

LES FANS EN VIPUne avant-première
pour les passionnés
du roadster | 12**UNE STAR EST NÉE**Comment le MX-5 est
arrivé sur le marché | 14**INTERVIEW**

Takao Kijima | 17

**LA RENAISSANCE
DU ROADSTER**...avec les anglaises à
l'origine du concept | 18**LES HOMMES
DE LA GÉNÈSE**L'architecte et
le visionnaire | 21**INTRODUCTION**Un quart de siècle
sur les routes | 22**1^{ÈRE} GÉNÉRATION**

Le MX-5 originel | 24

2^{ÈME} GÉNÉRATION

Une classe à part | 34

3^{ÈME} GÉNÉRATIONPlus grand,
plus large,
plus rapide | 44**DESIGN**

Le look qu'il faut | 54

INTERVIEW

Ikuo Maeda | 56

INTERVIEW

Shunji Tanaka | 57

**HISTOIRE DES
CONCEPT-CARS MX-5**L'exploration
d'un potentiel | 58**ÉDITIONS LIMITÉES**

Le best of | 62

ROAD TRIPRetour sur les
terres du roadster | 66**CITATIONS**Le MX-5 vu sous le
prisme des journalistes | 74**LES ÉVÉNEMENTS DU 25^{ÈME}
ANNIVERSAIRE**Une célébration
mondiale | 76**FESTIVAL OF SPEED,
GOODWOOD 2014**

L'anniversaire rêvé | 78

LES INITIATIVES

Le MX-5 dans le monde | 82

SPORT, 1^{ÈRE} PARTIELes 24 Heures du
Nürburgring 2014 | 86**SPORT, 2^{ÈME} PARTIE**Le MX-5 sur les circuits
du monde entier | 88**FIABILITÉ**Il roule encore
et encore... | 92**LES TITRES, PRIX
ET RÉCOMPENSES**

Et le vainqueur est... | 94

**LE MX-5 SUR
LES ÉCRANS**

Films & jeux vidéo | 98

LE MX-5 EN DÉTAILSL'évolution d'une
légende à la loupe | 99**25TH ANNIVERSARY MAGAZINE - 2014****Editeur :**Mazda Motor Europe GmbH - Relations Publiques
Hiltorfstrasse 73 - 51371 Leverkusen - Allemagne - www.mazda-press.com**Rédaction en chef :** Nicolas Valeano. **Rédaction :** Brett Reinhart**Photographie** (3 générations et road trip) : Denis Meunier**Remerciements :**

Alain Petit (club MX-5 France) et Mazda Automobiles France Autolink et Mazda Motors UK (sujet road trip) Hideki Imai et Masato Miura (MZ Racing) Ikuo Maeda, Takao Kijima, Shunji Tanaka et les services RP Mazda au Japon, aux USA et en Europe.

LA TRADITION,
RÉINTERPRÉTÉE

4^{ÈME} GÉNÉRATION



LE TOUT NOUVEAU MX-5

KODO - L'Âme du Mouvement : le langage stylistique Mazda de nouvelle génération vise à exprimer le mouvement et la vitalité, même à l'arrêt, au gré des changements de reflets à la lumière. Le but est de créer une émotion intense à la découverte du roadster Mazda.



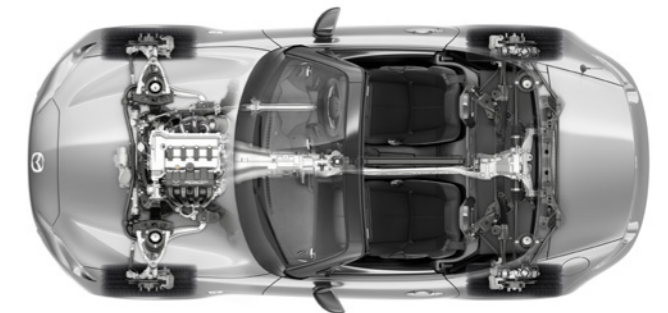
La dernière interprétation du „*Jinba Ittai*” avec un intérieur aux lignes pures, ajusté et confortable. Le tout nouveau MX-5 intègre des équipements des plus modernes comme le système multimédia MZD Connect et sa molette de commande sur la console centrale.



LA SUCCESS
STORY CONTINUE
AVEC LE TOUT
NOUVEAU MX-5



Technologies SKYACTIV à bord, avec la première implantation longitudinale d'un moteur SKYACTIV, avec transmission aux roues arrière. Le principe du renfort du tunnel de transmission est reconduit, élément présent depuis la première génération et garant d'une excellente rigueur de comportement.



Voici enfin la quatrième génération du MX-5. Dessiné selon les préceptes du langage stylistique KODO, ou « l'Âme du Mouvement », il présente un design qui se démarque grâce à des lignes très riches évoquant le mouvement et l'agilité, même à l'arrêt. Une voiture qui, dès le premier regard, évoque de belles sensations de conduite à son volant.

Dans le cockpit, le conducteur pourra bénéficier d'un champ de vision optimal grâce, entre autres éléments, à des montants de pare-brise dont le positionnement a été repensé. La conduite en mode décapoté gagne en confort avec un travail aérodynamique poussé et de nouveaux haut-parleurs directement intégrés dans les appuie-tête.

Sous sa carrosserie, cette toute nouvelle génération est aussi le premier MX-5 à bénéficier des Technologies SKYACTIV de Mazda. Les moteurs essence SKYACTIV-G à taux de compression élevés bénéficient ici d'une mise au point spécifique, de nouvelles transmissions manuelles et auto-

matiques et d'une liaison au sol SKYACTIV développées spécialement pour le MX-5. L'architecture reste fidèle à la lignée avec un moteur central avant et une propulsion aux roues arrière.

Les caractéristiques qui ont fait du MX-5 une icône automobile sont toujours bien présentes : un poids contenu (ici, 100 kg de moins que le modèle précédent), un cockpit enveloppant, une distribution de poids idéale à 50/50 et un centre de gravité encore abaissé. De quoi donner plus que jamais au conducteur la sensation de faire corps avec sa machine, un principe symbolisé par le concept japonais « Jinba Ittai » (l'osmose entre le cavalier et sa monture) typique du MX-5, tandis que sécurité, équipement et connectivité font également un bond en avant.

Cette légende vivante s'est donné tous les atouts pour se préparer un avenir à la hauteur de son histoire illustre. La nouvelle génération sera lancée en Europe à l'été 2015. //



**PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES:**
LE TOUT NOUVEAU MX-5

Type de carrosserie	Cabriolet sport
Nombre de places	2
Longueur x largeur x hauteur hors-tout	3,915 mm x 1,730 mm x 1,235 mm
Empattement	2,315 mm
Moteur	Moteur essence à injection directe SKYACTIV-G
Transmissions	Boîte de vitesses manuelle à six rapports SKYACTIV-MT
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Multi-biellettes
Direction	Direction assistée électrique à crémaillère (EPAS)
Freins (avant / arrière)	Disques ventilés / disques pleins
Pneus	195/50R16

UNE SOIRÉE MÉMORABLE

Un groupe de fans du MX-5 a eu le rare privilège de pouvoir assister en avant-première à la présentation du tout nouveau MX-5. La célébration a eu lieu à la fin de l'été à Barcelone.

Quelque 200 passionnés et blogueurs de toute l'Europe se sont retrouvés dans la capitale de la Catalogne, connue pour sa modernité et son avant-gardisme. Appelé « Long Live the Roadster » (« Vive le Roadster »), cet événement débutait le 6 septembre 2014 dès l'arrivée à l'aéroport de Barcelone-El Prat, tapis rouge déployé.

Après quelques rafraîchissements au bord de la piscine sur le toit du luxueux hôtel Renaissance Fira, ils furent conduits en bus à impériale ouvert au travers de la ville pour rejoindre le quartier de El Born et le Mazda Space, le nouveau centre événementiel européen de Mazda.

Il était enfin temps de poser les yeux sur la toute nouvelle génération du MX-5, présenté sur scène dans un show son et lumière accompagné de danseurs. Les fans purent ensuite prendre le temps de discuter avec les designers et ingénieurs de la voiture.

Tapis rouge pour les fans européens, parmi les premiers à pouvoir découvrir le tout nouveau MX-5 „en chair et en os“.

LONG LIVE THE ROADSTER

THE ALL-NEW MAZDA MX-5

Les centres d'intérêt ne manquaient pas pour tout fan de MX-5 qui se respecte, dans l'espace dédié du nouveau Mazda Space en plein cœur de Barcelone.

Les 2.000 m² d'espaces d'exposition du Mazda Space étaient dédiés à toutes les générations du MX-5 et offraient des divertissements comme des courses de MX-5 sur un mini-circuit ou un coin baby-foot.

Un nouveau trajet de bus fut l'occasion d'un quizz autour du MX-5, avec à la clé une invitation au futur lancement dynamique de la voiture. Destination Opium Mar, un des établissements les plus en vue de la ville pour une soirée MX-5 ponctuée de musique live.

Un week-end inoubliable pour tous les fans du MX-5! //



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 10 ans avant son lancement, à la toute fin des années 70, il n'en était encore qu'au stade de l'esquisse. Histoire de la genèse du roadster le plus populaire au monde.

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 du nom de Bob Hall. Kenichi Yamamoto, alors en charge de la recherche et développement de la marque, le reçut dans la salle 401 (une salle de réunion devenue mythique au sein de la société) et lui demanda : « *Hall-san, quelle est la prochaine voiture que nous devrions construire ?* » Bob Hall répondit simplement « *une sportive abordable* ». Cet Américain avait grandi entouré de MG, Lotus et Triumph qu'il avait toujours appréciés, avec un gros bémol cependant : leur manque de fiabilité. « *Un roadster à l'anglaise, simple, pour le plaisir des cheveux au vent* » reprit-il avant de dessiner au tableau de la salle une

silhouette rudimentaire afin d'illustrer sa vision des choses. Le dirigeant de Mazda fut marqué par cette idée lançant le processus qui aboutirait à la première mondiale du MX-5 de série lors du Chicago Auto Show de 1989. Une grande force de persuasion s'avérerait encore nécessaire. Les financiers, chez Mazda, étaient sceptiques : un modèle de niche n'est-il pas très difficilement rentable ?

Mais les partisans d'un tel véhicule étaient déterminés et persuadés qu'il pourrait rapporter de l'argent. Plus que tout, la voiture se devait d'être légère (le leitmotiv du projet sera « *LWS* » pour *lightweight sports car*). Elle devait avoir suffisamment de puissance pour être amusante à conduire. Elle devait avoir une belle 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. La source du plaisir de conduite procuré par le MX-5, qui en fera un petit roadster à succès.

Pari gagnant

Les paramètres étaient définis, mais le soutien nécessaire 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 qu'il deviendrait. Trois formats différents furent pris en considération : 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 traction et moteur avant (FF). Même si cette solution est considérée par beaucoup comme l'antithèse des vraies sportives, un des grands avantages est la souplesse des configurations moteurs/transmissions possibles ainsi que la facilité de production et la rentabilité de telles voitures. La structure MR, elle, est appréciée des amateurs de sportives grâce à ses excellentes qualités dynamiques. Elle permet aussi assez facilement l'adaptation d'un bloc moteur prévu pour une implantation avant avec traction. Reste la classique structure moteur avant/propulsion (FR) : comme beaucoup des biplaces anglaises de Hall, 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 ressources étant limitées, les prévisions de volumes attendus ne justifiaient pas de dépenses de développement majeures, particulièrement en ce qui concernait le moteur. Les moteurs rotatifs de la gamme, trop onéreux, furent laissés de côté, d'autant que leurs puissances élevées auraient conduit à développer un modèle plus gros et plus haut de gamme. Parmi les moteurs existants chez Mazda, le quatre cylindres 16 soupapes 1,6l. 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 du même acabit, 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, au rythme d'une courbe de puissance bien pleine. Puis il 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 - le « V705 » construit en 1985 - était un patchwork d'éléments pris parmi ceux de la gamme. Le résultat n'étant pas à la hauteur pour un tel véhicule et à défaut d'une solution satisfaisante appropriée chez Mazda - le RX-7 était trop grand en comparaison - il fallut dessiner une suspension entièrement inédite. »



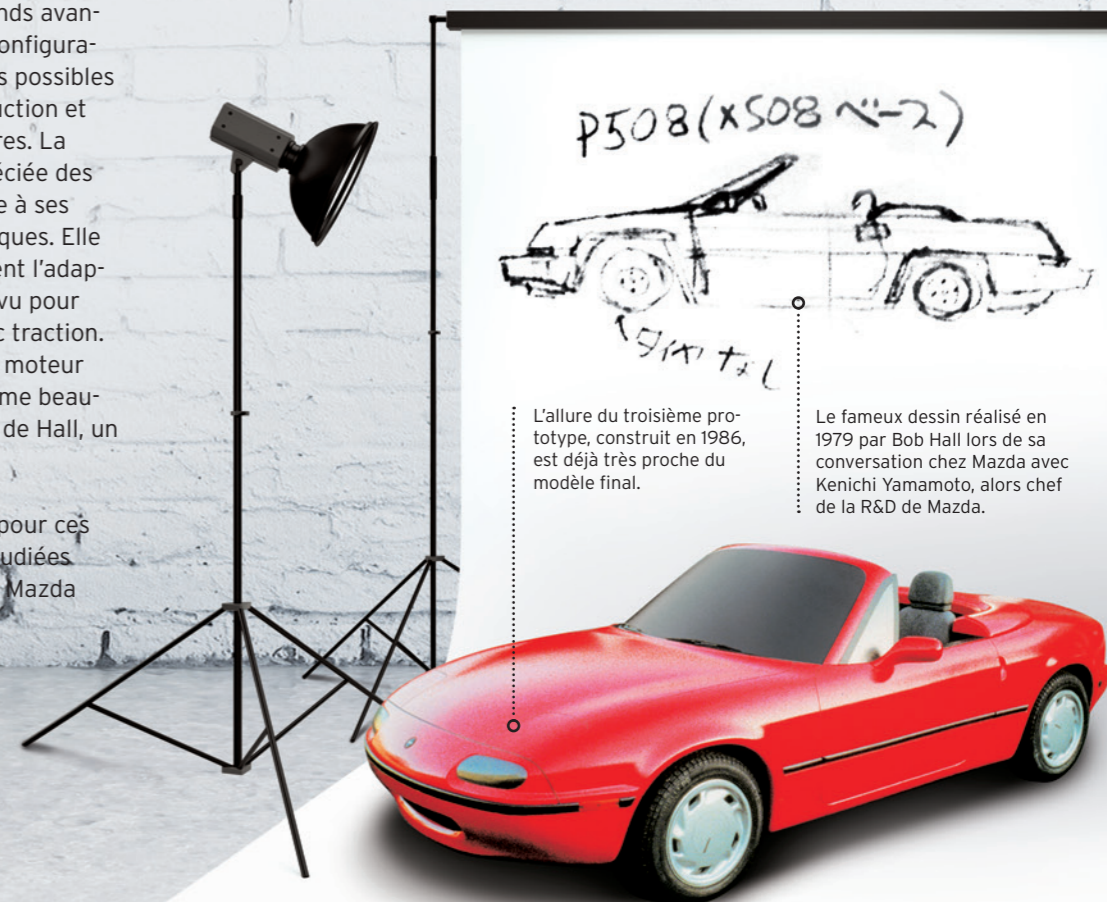
Une compétition interne aux studios de design de Mazda fut organisée en 1984 pour déterminer le dessin du futur coupé sportif léger. Le vainqueur fut le concept à moteur avant et roues arrière motrices du studio américain. Sur cette photo, le roadster est équipé d'un hard-top.



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



Une architecture à double triangulation pour les 4 roues fut choisie pour ses qualités dynamiques hors pair. Ce n'était pas la solution la plus simple, mais certainement le choix optimal pour ce véhicule. Les ingénieurs dessinèrent également un support/bâti rigide pour le groupe propulseur dans le tunnel de transmission. Ce dernier assure une liaison rigide entre la transmission et le différentiel arrière, augmentant la précision de réaction du véhicule aux impulsions du conducteur. Cet élément technique deviendra essentiel à l'architecture du MX-5, et permettra de renforcer sa sportivité.

Surmonter les obstacles

La carrosserie doit, elle, beaucoup à la conception assistée par ordinateur (CAO), qui permit à l'équipe de développement aux effectifs modestes de développer un ensemble à la fois rigide et léger, en conformité avec les dernières normes de sécurité. Il se trouve que Toshihiko Hirai, le jeune ingénieur de chez Mazda qui devint chef du programme MX-5 au début 1986, était un spécialiste de la carrosserie. Sa compréhension du potentiel extraordinaire de la CAO dans le développement et le design de la voiture permit de singulièrement accélérer le processus de développement du MX-5.

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 était un élément clé du plaisir de conduite du petit roadster, un plaisir simple qui se passe de gros chiffres de puissance ou de technologies moteur ultra-sophistiquées.

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

Leur enthousiasme fut total. Le retour ultra-positif de ce groupe d'experts du plus gros marché automobile du monde sut rassurer et convaincre le management de Mazda.

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 prendre en main ces prototypes 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, et la suite appartient à l'histoire. L'histoire d'une légende. //

La quasi-disparition d'une race de voitures de sport

Après un âge d'or dans les années 60, un enchaînement d'événements devait mener au déclin des roadsters, tout aussi attirants et abordables qu'ils soient.

L'évolution des réglementations, notamment aux Etats-Unis, joua un rôle fondamental avec le durcissement des normes de pollution et de sécurité dans les années 70. Résultat, les constructeurs furent forcés d'ajouter du poids à leurs voitures, tout en réduisant les puissances moteur. Il y eut même des craintes que les cabriolets soient franchement éliminés de ce marché crucial. Autres soucis, l'image liée à la mauvaise réputation de fiabilité et de qualité de fabrication des roadsters ainsi qu'un manque d'investissement en recherche et développement pour créer de nouveaux modèles n'améliora pas. Le tout, dans un contexte de difficultés économiques pour certains constructeurs spécialisés dans les roadsters, tandis que les grands groupes vivaient une phase de concentration mondiale. Le destin des voitures sportives décapotables semblait être scellé, et c'est à ce moment-là que survint Mazda...

Le prototype à la carrosserie en fibre de verre présenté lors d'un test clinique en Californie en 1987 rencontra un succès inespéré.



Dans les années 80, Takao Kijima en plein test concurrence en Californie.



T. KIJIMA T. HIRAI N. YAMAMOTO

Les trois directeurs de programme qui ont toujours su perpétuer l'âme et l'esprit de la MX-5.



Interview : Takao Kijima L'ingénieur

Takao Kijima était en charge du développement du châssis de la première génération du MX-5, puis il est devenu le responsable du développement complet des 2^{ème} et 3^{ème} générations.

Quel type de voitures appréciez-vous dans les années 80 ?

« La deuxième génération du RX-7. J'ai développé la suspension de cette voiture, avec une détermination toute particulière, car je souhaitais faire mieux que Porsche à l'époque... »

Pourquoi est-ce que le concept « Jinba Ittai » a été choisi comme inspiration pour le MX-5 ?

« Notre aspiration était de créer un coupé sportif unique qui réagirait exactement comme vous l'attendez, comme le font vos mains et vos pieds. Au cours du processus de développement, nous sommes arrivés à cette idée de Jinba Ittai. C'est une expression qui vient d'un rituel traditionnel japonais de cavaliers archers, pour décrire la maîtrise parfaite de leur unité de mouvement avec leur monture. Nous pensions que si nous arrivions à créer une relation comparable entre l'automobile et son conducteur, elle serait particulièrement amusante à conduire. Ainsi avons-nous défini cette philosophie comme Jinba Ittai et nous l'avons personnifiée dans le MX-5. »

Pourquoi est-ce qu'une puissance moteur raisonnable a toujours fait partie du concept du MX-5 ?

« Nous voulions que la voiture réagisse exactement comme le conducteur l'attend, la puissance devait donc rester facile à maîtriser. Plus de puissance ne rime pas forcément avec plus de plaisir. L'agilité de la voiture vient en grande partie de sa légèreté. Si vous avez plus de puissance, vous devez surdimensionner les freins, augmenter la rigidité. Il en résulte une voiture plus lourde et plus ennuyeuse à conduire. »

Comment une telle voiture peut rester aussi exceptionnelle sur le marché, sur une période aussi longue ?

« Ce modèle est toujours unique car nous n'avons jamais oublié que son charme réside dans les sensations offertes par le concept Jinba Ittai, donc nous lui avons toujours garanti légèreté et agilité. Une telle voiture est tout simplement un cas à part. »

Quel est votre plus beau souvenir au volant du MX-5 ?

« Le plus grand plaisir d'une voiture décapotable est qu'elle vous procure une impression d'harmonie avec la nature qui vous entoure. A chaque fois que vous conduisez le MX-5 à travers la campagne, il vous en reste un magni-

fique souvenir. Pour moi, traverser les Alpes fut un moment très spécial. J'ai aussi de nombreux excellents souvenirs tout autour du monde au cours des différentes opérations de lancement, comme à Hawaii par exemple. »

Comment est-il possible de rester fidèle aux principes de base de cette voiture tout en suivant les évolutions des réglementations concernant la sécurité et les émissions de CO₂ ?

« Quel est l'objectif des technologies que vous développez ? Telle est la question que se pose chaque ingénieur. Dans le cas du MX-5, il y a de nombreux éléments qui peuvent mettre en balance le fameux Jinba Ittai, si cher à nos clients, comme les équipements de sécurité, les standards environnementaux, etc. Notre mission est de trouver les innovations qui permettent de conserver le Jinba Ittai malgré ces difficultés. Chez Mazda, nous avons la chance d'avoir des ingénieurs suffisamment talentueux et visionnaires pour arriver à cela, d'autant qu'ils sont parfaitement soutenus dans cette quête par le management de la société. C'est grâce à tout cela que le MX-5 reste un tel succès. » //



LA RENAISSANCE DU ROADSTER

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.



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 coupé sportif biplace le plus vendu au monde, redéfinissant la sportive à l'anglaise des temps modernes. //

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.



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

RETOUR D'INFLUENCE

LES HOMMES DE LA GÉNÈSE : MATANO ET HALL

Les deux hommes sont les « pères » du projet originel qui permit la renaissance du roadster léger : **Tom Matano** et **Bob Hall**.

Photo: Joe Windsor-Williams

Photo: Kevin Necessary

MAZDA MX-5

Ici dans sa troisième génération, le roadster le plus vendu au monde a toujours une longue et belle route devant lui.

FRONTLINE MG LE50

Lancement : 2011

Elle ressemble à une MGB GT restaurée, mais c'est une nouvelle voiture, avec un moteur et une transmission de MX-5.

MORGAN 3 WHEELER

Lancement : 2011

Tout comme Mazda a réinventé le roadster, Morgan a réinventé son 3-roues, sur la base de la Morgan Super Aero 1920.



TOM MATANO

Il a quitté BMW pour Mazda, où il a dessiné les MX-5, MPV, MX-6 et la troisième génération du RX-7. Aujourd'hui, il est toujours en possession d'un MX-5 (NA) et d'un RX-7.

BOB HALL

La conversation accompagnée d'une esquisse du futur MX-5 devant un haut manager de Mazda ont permis à l'ancien journaliste d'être embauché pour aider à la création du coupé sportif le plus populaire au monde.

Inspiré des roadsters britanniques, le MX-5 aide à son tour à la renaissance de modèles classiques, en fournissant sa base moderne et fiable.

Ces deux sportives britanniques ont plus en commun avec le MX-5 qu'il n'en paraît au premier regard : la MG LE50 et la Morgan 3 Wheeler empruntent toutes les deux des composants du MX-5.

Morgan Motor Company s'est tourné vers Mazda au moment de faire le choix de sa boîte de vitesses car pour eux, aucune autre n'offrait une telle conception légère et des sensations aussi parfaites que la transmission du MX-5. Ressuscitée en 2011, la Morgan 3 Wheeler est l'illustration parfaite de la tradition de construction légère de la marque, avec 550 kg sur la balance seulement. Les Morgan « cyclecars », construits pendant près d'un demi-siècle jusque dans les années 50, donnent des sensations de conduite évoquant un avion de combat à hélice. Lunettes, gants et écharpe

obligatoires ! Le volant très bas, les coudes à l'extérieur et le son guttural du moteur bicylindre en V de 2 litres assurent des sensations à l'ancienne.

La MG LE50 intègre elle aussi une transmission manuelle Mazda (6 vitesses en l'occurrence) associée au moteur MZR 2 litres du MX-5, ici poussé à 218 ch. La boîte de vitesses fut choisie pour sa modernité, sa fiabilité et aussi pour son poids : seulement 85 kg. Cet ensemble a été intégré par Frontline Developments à bord d'une carrosserie de MGB GT produite par British Motor Heritage, avec des soudures continues pour assurer une meilleure rigidité. La LE50 conserve tout le charme de la MGB GT originelle, coupé produit de 1965 à 1980. Avec l'aide de Mazda, ces deux classiques sont de retour sur la route, cette fois au 21^{ème} siècle. //

Tsutomu « Tom » Matano L'architecte

Embauché par Bob Hall (à droite), Tom est le chef designer qui a aidé à jeter les bases de celui qui deviendrait le roadster préféré des fans de la planète.

« Mon job était de donner un visage au concept de coupé sportif léger de Mazda. Quand on me demande si j'avais imaginé que le MX-5 serait toujours là 25 ans après, je dois répondre : 'très honnêtement, oui.' La raison est que, lorsque j'ai dessiné la toute première génération du MX-5, il y a 30 ans, j'avais déjà en tête non pas une, mais trois générations de roadsters. Il m'importait de montrer comment la voiture pourrait évoluer et se transformer au cours de sa vie, une vie qui était estimée à 25 ans. A l'époque, je n'avais pas eu l'opportunité de penser à une quatrième génération, mais ne vous méprenez pas, j'ai su très tôt que je travaillais sur ce qui allait devenir une légende. Je n'ai pas été déçu. »

Bob Hall Le visionnaire

Bob Hall était en charge du plan produit du MX-5 et l'homme qui fut le premier à vendre l'idée d'un coupé sportif léger à Mazda.

« Je ne peux pas dire que j'étais sûr que le MX-5 serait encore là un quart de siècle plus tard, mais j'étais certain du bien-fondé du concept, car un coupé sportif léger était à l'époque - et encore aujourd'hui - une idée à la fois sensée et attirante. Bien entendu, la voiture a fait partie de ma vie bien plus longtemps, dès 1979 avec mon esquisse sur le tableau noir devant Kenichi Yamamoto (alors chef de la R&D, puis Président de Mazda). Et quelle est la raison de cette exceptionnelle longévité ? C'est simple, à la différence de la MGB de 1962 qui est restée en production pendant 18 ans, Mazda a eu la clairvoyance de mettre la voiture à jour au lieu de laisser perdurer un modèle vieillissant. Cela montre ce qui est possible avec une bonne idée de départ et une équipe encore meilleure pour la mettre en œuvre. » //

1^{ère} GÉNÉRATION MK I NOM DE CODE NA



2^{ème} GÉNÉRATION MK II NOM DE CODE NB

3^{ème} GÉNÉRATION MK III NOM DE CODE NC



UN QUART DE SIÈCLE SUR LES ROUTES



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 20^{ème} 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.

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. Le tout premier MX-5 produit s'apprêtait à rejoindre les halls d'exposition. Et le pari était osé. Rares étaient ceux qui croyaient au potentiel commercial d'un roadster biplace sportif et léger, une niche face à la masse des acheteurs soucieux d'aspects pratiques et d'économies, loin de l'idée de conduire une voiture voyante. A cette époque, acheter un roadster était un choix très peu conventionnel.

Le design osé et la technologie innovante du MX-5 donna tort même aux plus sceptiques. Son architecture à moteur avant (de cylindrée modeste) et propulsion, était loin de l'archétype des sportives à succès de l'époque. »

GÉNÉRATION UN : LE MX-5 ORIGINEL

EN 1989, UNE NOUVELLE RACE
DE SPORTIVES DÉBARQUE DANS
UN MONDE NOUVEAU

LA NAISSANCE D'UNE ICÔNE : LE MX-5 NA D'ORIGINE EST LA VOITURE QUI A RAMENÉ À LA VIE LE SEGMENT DES ROADSTERS, QUASI DISPARU. AVEC SES RONDEURS, SES PHARES RÉTRACTABLES, SA LÉGÈRETÉ ET SON EXPRESSION QUI RESTE EN MÉMOIRE COMME UN TUBE À LA RADIO, LE MODÈLE DE PREMIÈRE GÉNÉRATION FIT SENSATION PARTOUT OÙ IL SE MONTRAIT. ABORDABLE, FIABLE ET TRÈS FUN À CONDUIRE : QUE DEMANDER DE PLUS ?



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.

Les pessimistes se sont trompés, et comment ! Comprenant immédiatement les atouts d'un modèle offrant plaisir de conduite et look ravageur, les fans se ruèrent sur les premiers modèles, dès 1989 aux Etats-Unis (où il se nomme Miata), puis au Japon (où il se nomme Eunos Roadster) et en Europe en 1990. Les prévisions de ventes furent revues très vite à la hausse, passant de centaines d'unités mensuelles à des milliers.

FLUIDITÉ DES LIGNES

Dévoilée 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.

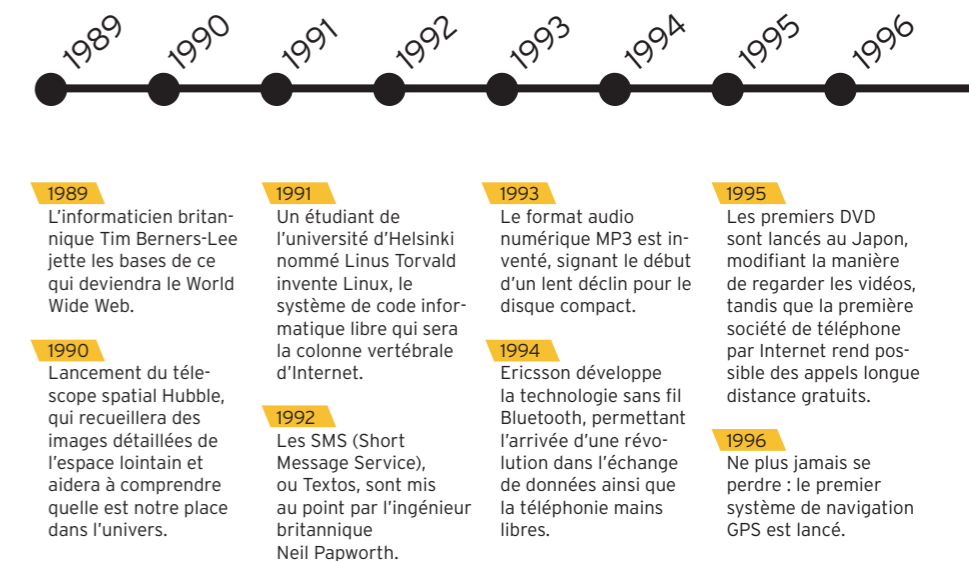
Avec un peu moins de 4 mètres en longueur, le MX-5 était petit et ne pouvait certainement pas être décrit comme spacieux. Mais il avait été voulu ainsi par ses architectes. Le plus compact possible, sans espace perdu, afin d'être l'incarnation de ce fameux esprit « *Jinba Ittai* », symbole de l'osmose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

Le premier MX-5 était la représentation parfaite d'un roadster traditionnel, mais dans 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 »



INNOVATIONS AU FIL DU TEMPS





ligne 1,6l. 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 1,6l. 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

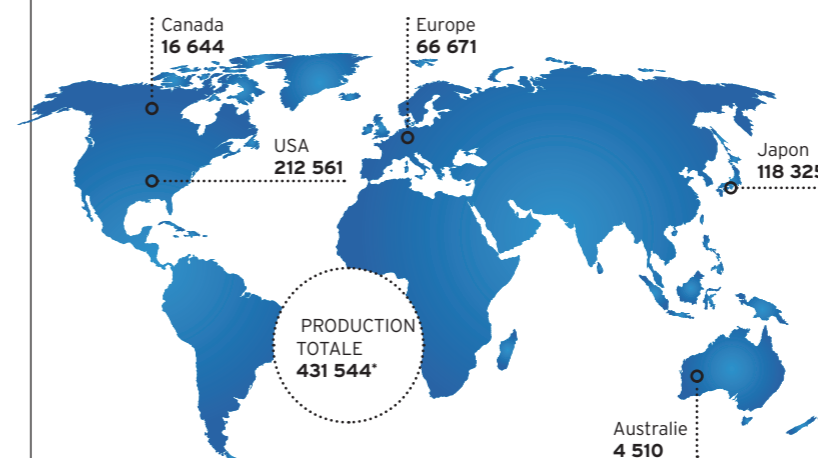
En un mot, le MX-5 était un plaisir à conduire. Son comportement et sa réactivité selon les principes de « *Jinba Ittai* » étaient obtenus grâce à un centre de gravité bas et un équilibre des masses idéal, notamment grâce à l'emplacement central-avant du moteur. Les suspensions indépendantes à double 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 agi de le faire évoluer pour la première fois en 1994. Un moteur plus puissant, 1,8l. 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 huit premières années, le MX-5 est toujours resté une machine à sensations au prix abordable. 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 roadsters. Avec des ventes s'approchant rapidement du demi-million au lancement de la deuxième génération en 1998, elle avait plus que dépassé les espérances les plus folles de ses créateurs. //



L'OFFRE ET LA DEMANDE



Personne n'aurait pu prédire au moment de son lancement à quel point le MX-5 rencontrerait le succès. Mazda comptait au départ sur une production annuelle de 40 000 unités, mais très vite, il fut clair que cela ne suffirait pas. Au Japon, par exemple, les quelques centaines d'exemplaires mensuels se transformèrent vite en milliers. En Europe, des distributeurs indépendants retiraient le badge de Miata américaines et les revendaient à des prix bien au-dessus du tarif officiel. Et lorsque le MX-5 fut lancé en Allemagne en 1990, le quota annuel de 2 000 véhicules fut écoulé en quelques jours.

* en incluant les 12 prototypes construits en 1988.



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. LES SUSPENSIONS
INDEPENDANTES À DOUBLE TRIANGULATION POUR CHAQUE
ROUE, LA TRANSMISSION AVEC UNE COMMANDE HAUTE,
TOMBANT PARFAITEMENT SOUS LA MAIN ET AVEC DES
DÉBATTEMENTS COURTS ET PRÉCIS, LA DIRECTION
TRÈS DIRECTE : CHAQUE ÉLÉMENT CONTRIBUAIT À
LA PERFECTION DE LA VOITURE.



**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.





LA BARRE AVAIT ÉTÉ PLACÉE SI HAUT AVEC LA PREMIÈRE GÉNÉRATION QUE LES RISQUES D'ERREUR NE MANQUAIENT PAS. LE MX-5 NB SUT FAIRE ÉVOLUER SON LOOK, PLUS RÂBLÉ ET MUSCLÉ, ADOPTANT DES PROJECTEURS FIXES, MAIS SANS GRAND ÉCART AVEC LA FORMULE GAGNANTE D'ORIGINE. LE SECRET SE CACHAIT DANS LES NOMBREUX DÉTAILS BÉNÉFICIAINT D'UNE ÉVOLUTION. IL N'ÉTAIT PAS FACILE DE SUCCÉDER À UN MODÈLE SI POPULAIRE. LE SUCCÈS QUI SUIVIT PROUVA QUE LES BONS CHOIX AVAIENT ÉTÉ FAITS.



UNE CLASSE À PART
GÉNÉRATION



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.



2

Les années 90 étaient des années passionnantes au sein de Mazda. Il était temps de préparer une nouvelle génération du best-seller MX-5. Depuis ses débuts en 1989, il avait à lui tout seul ressuscité le marché des sportives abordables. Avec des centaines de milliers de fiers propriétaires, le petit roadster avait lancé une révolution et, à la fin du siècle, quelques concurrents étaient apparus pour prendre avantage de ce phénomène. Mazda, bien entendu, était décidé à maintenir son leadership dans ce segment avec une nouvelle génération prête à ouvrir une nouvelle ère.

Les équipes de design et d'ingénierie devaient relever un immense défi : comment suivre les traces d'un modèle aussi bien né que le premier MX-5. Pour le responsable du projet, Takao Kijima, il n'y avait pas de marge d'erreur possible. Mais il était confiant dans le fait qu'en employant de nouveaux composants électroniques et des matériaux légers, il pourrait réussir à améliorer encore la formule d'origine. »

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



Un seul mot d'ordre : « *Jinba Ittai* » ou l'osmose entre le pilote et sa voiture. Ce concept qui a si bien réussi à la première génération devait devenir un élément fondateur. Après tout, il ne s'agissait pas seulement de construire un meilleur MX-5, mais aussi de maintenir le succès atteint par le premier du nom.

CHANGEMENT DANS LA CONTINUÏTE

La nouvelle génération du MX-5 fut présentée en première mondiale au Salon de Tokyo de 1997. Ses dimensions étaient 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.

Aucun doute, il s'agissait bien d'un MX-5, si apprécié de sa communauté de fans. Si le poids était en légère augmentation, il était compensé par de nombreuses améliorations. Lorsque la nouvelle génération fit son entrée dans les showrooms, une des premières choses que les clients remarquaient 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 » du nouveau MX-5 restaient avenants, 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.

LE NOUVEAU MX-5 ARBORAIT UNE ALLURE PLUS MÛRE ET PLUS MUSCLÉE, COMME SI LE MIGNON PETIT ROADSTER AVAIT ÉVOLUÉ POUR GAGNER EN MATURITÉ.



DESIGN:

LE NOUVEAU MX-5 : UNE ÉVOLUTION NATURELLE

« Aucune révision du concept d'origine », dit Koichi Hayashi, designer en chef de la deuxième génération de la MX-5, lorsqu'un journaliste lui demande quel est son nouveau concept de design.

« Notre équipe a gardé précieusement l'âme d'origine du MX-5, qui est perpétuelle, en aucun cas un concept éphémère. Et plutôt que de parler d'intérieur et d'extérieur, nous préférons évoquer un 'physique' pour cette voiture, qui est la structure, la force et la forme de la voiture comme une seule entité. »

M. Hayashi était aussi l'un des piliers de l'équipe de design du modèle d'origine. Il débuta par la définition des ingrédients les plus émotionnels du roadster, comme les surfaces simples et douces, les plus sensuelles.

Comme pour la première génération, les centres de design de la marque furent mis en concurrence (ils sont 4 : 2 au Japon, USA, Allemagne). Chacun fit sa propre proposition, toujours avec la même architecture FR et selon les principes régissant les sportives légères. Toutes exprimaient l'âme du MX-5, avec des variations dans les seuls détails. Mais il n'y eut qu'un seul vainqueur...

INNOVATIONS AU FIL DU TEMPS



1997

Les débuts du Wi-Fi permettent de rompre le cordon ombilical des ordinateurs. Le début d'une nouvelle ère de surf sur canapé...

1998

Les étudiants de Stanford Larry Page et Sergey Brin reçoivent une aide de 100 000 \$ pour fonder une société de moteur de recherche nommée Google.

1999

Blackberry lance le premier pager d'emails sans fil - l'humble ancêtre de nos smartphones.

2000

La miniaturisation à l'extrême : l'arrivée des clés USB.

2001

Apple lance sur le marché le premier iPod, démocratisant la musique digitale portable.

2002

Fini, la corvée de ménage? Les cerveaux du MIT inventent le Roomba, robot aspirateur.

2003

L'Agence Spatiale Européenne lance sa première mission pour Mars, tandis que la Chine lance son premier vaisseau spatial habité.

2004

Facebook est fondé, connectant des « amis » tout autour du monde.

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 1,6l. se voyait complétée d'un 1,8l. 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 sûre. 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 bloquer le retour de turbulences en conduite décapoté.

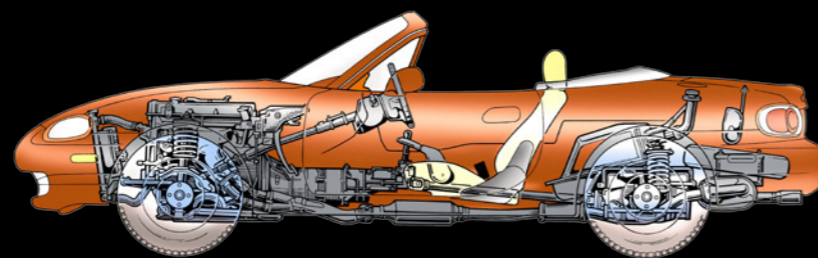
Avec un prix commençant en Allemagne à 35 500 DM, comme le modèle originel, le MX-5 se donnait les moyens de continuer d'être un roadster populaire et d'accumuler les records. En mai 2000, près de 532 000 premières et deuxièmes générations étaient sorties des chaînes de production.

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 1.8l., 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				

A L'INTÉRIEUR, L'AMBIANCE GÉNÉRALE DU COCKPIT TYPIQUE DU MX-5 FUT CONSERVÉE, RENFORÇANT LA SENSATION DE PROXIMITÉ AVEC LA ROUTE.



Sécurité : le MX-5 NB intègre une structure renforcée, des prétensionneurs de ceintures et un double airbag SRS.



Les passages de vitesses ultra-précis de la boîte à 5 vitesses de type M ravivent tous les propriétaires de la voiture.



Le comportement a gagné aussi en précision et réactivité. La direction est ultra directe : seulement 2,6 tours de volant de butée à butée.



Les améliorations à l'admission et à l'échappement participent aux progrès de puissance et de couple et les 1,6l. et 1,8l. montent encore mieux dans les tours et ils se montrent plus efficaces.

EN MAI 2000, PRES DE 532 000 PREMIÈRES ET DEUXIÈMES GÉNÉRATIONS ÉTAIENT SORTIES DES CHÂÎNES. C'EST LÀ QUE LE MX-5 FUT CERTIFIÉ PAR GUINNESS WORLD RECORDS COMME LE COUPÉ SPORTIF BIPLACE LE PLUS VENDUE DE L'HISTOIRE.





**PLUS GRAND,
PLUS LARGE,
PLUS RAPIDE**

**Le petit roadster
grandit mais
reste simple**

3^{ème}
GÉNÉRATION

Le MX-5 NC continua à se développer pour le nouveau millénaire, non seulement en termes de taille et de puissance, mais aussi avec plus d'électronique, de confort et d'aspects pratiques. Il gagna de nouvelles lignes, symbole de maturité et d'endurance bien mérité. Conforme à sa définition de coupé sportif léger, il reste bien fidèle à l'esprit qui gouverne dans la famille des MX-5 : le plaisir de conduite avant tout ! Et à ce stade, son statut de légende au Panthéon automobile est dûment gagné.



La nouvelle calandre et le nouveau dessin du bouclier (restylage 2012) expriment une assise plus basse et plus large ainsi qu'une expression plus marquée, tandis que les logements des feux de brouillard et le spoiler redessinés contribuent à améliorer l'aérodynamique.



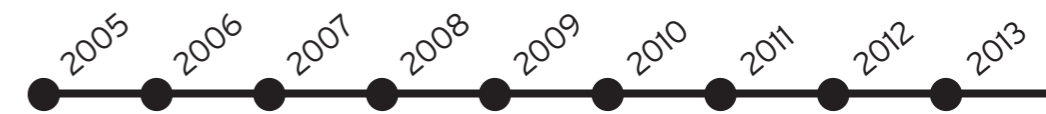
Sans surprise, la révolution technologique des années 2000 a également touché l'industrie automobile. Les systèmes de navigation se sont banalisés, la sécurité active accomplit des miracles et certains modèles intègrent un système de parking automatique. On parle même de voitures entièrement autonomes. 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 aussi d'être dans l'air du temps, et la troisième génération du MX-5 né 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 en mode décapoté, et un toit souple au mécanisme enfantin, opérable d'une seule main.

Tout en conservant son allure de roadster classique, le MX-5 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 grande dimension, 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 1,8l. de 126 ch rejoint par un 2,0l. de 160 ch, disponible en boîtes à 5 et 6 vitesses. »



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



INNOVATIONS AU FIL DU TEMPS

2005

Le site de partage vidéo Youtube est mis en ligne, changeant à jamais le monde de la vidéo. La célébrité instantanée est à portée de clic (ou pas...).

2006

La console de jeu Nintendo Wii, avec ses capteurs de mouvements, concilie pour la première fois jeux vidéo et exercice physique.

2007

Apple lance la première génération de l'iPhone, le début de la révolution des écrans tactiles.

2008

L'accélérateur de particules Large Hadron Collider (LHC) est mis en fonction près de Genève pour tenter de percer les secrets de l'univers.

2009

L'université du Maryland réussit la première téléportation quantique entre atomes à grande distance.

2010

La marque anglaise Fabrican met au point une bombe aérosol qui applique l'équivalent d'un tissu sur la peau.

2011


Des chercheurs de l'université de Maastricht créent un steak haché en laboratoire, à partir de fibres de muscles.

2012

Les premières imprimantes 3D de Formlabs apparaissent.

2013

Motorola présente la pilule mots de passe : il suffirait de l'avaler pour ne plus avoir à se souvenir de ses nombreux mots de passe.



FIDÈLE À SES RACINES, LE MX-5, TROISIÈME DU NOM RESTA UN RÉEL COUPÉ SPORTIF LÉGER. TOUS SES NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS PÈSENT A MINIMA SUR LA BALANCE, DÉMONTRANT LE SAVOIR-FAIRE DES INGÉNIEURS DANS LEUR STRATÉGIE DU MOINDRE GRAMME GAGNÉ.



Dans l'air du temps : Mazda lui a trouvé un toit



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 poids : 50/50 entre avant et arrière, 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.

* Accélération de 0 à 100 km/h et vitesses maximum des versions 2,0i, 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.



Les évolutions justes

Fidèle à ses racines, le MX-5, troisième du nom demeura un coupé sportif léger. Tous ses nouveaux équipements pèsent à 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 ultra-haute résistance, pour certains éléments du châssis ou dans les montants de pare-brise. Cette chasse aux kilos superflus s'étendit également au reste de la gamme Mazda.

Le conducteur du MX-5 est toujours autant sollicité au volant et c'est tant mieux ! Le MX-5 reprend la classique architecture FR (voir page 15) 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) ainsi que 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 2,0i. 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 quelque 86 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) : seulement 12 secondes pour se ranger derrière les sièges, sans amputer le volume de coffre d'origine.

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 2,0i a été portée à 7 500 tr/min et il a gagné dans sa version boîte manuelle à 6 vitesses - remaniée pour encore plus de précision - un boîtier de résonance à l'admission permettant de renforcer la sonorité moteur. Une boîte automatique à 6 rapports avec palettes au volant rejoint la gamme avec le moteur 2,0i. 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.

Conservé 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 sut rester fidèle à son approche d'origine, et le public lui en fut reconnaissant.

Un enthousiasme inaltérable, 25 ans après

Nobuhiro Yamamoto se souvient de l'enthousiasme contagieux qui régnait chez Mazda au moment du lancement du projet d'un coupé sportif léger. Il était à l'époque jeune ingénieur : « *J'étais sûr que le MX-5 rencontrerait le succès, car je connaissais les ingénieurs passionnés et talentueux qui travaillaient sur le projet* », explique-t-il.

Aujourd'hui, 25 ans plus tard, la continuité du succès de cette icône est sa mission et sa passion. « *J'ai rejoint l'équipe pour travailler sur la deuxième génération avec Takao Kijima (responsable du développement des deuxièmes et troisièmes générations) et, lorsqu'il est parti à la retraite en 2007,*

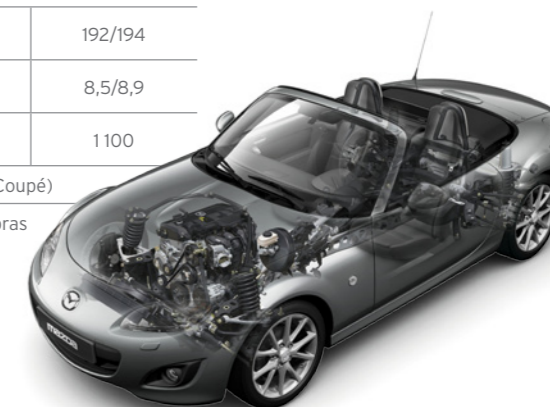
il m'a passé le relais. Je suis extrêmement reconnaissant envers tous les propriétaires du MX-5 et c'est ma mission envers eux de continuer le développement de la voiture. Il y a 5 principes fondamentaux qui caractériseront toujours le MX-5. Il doit être léger et compact, avoir un moteur central-avant et une propulsion aux roues arrière, une distribution du poids à 50/50, une faible inertie en rotation pour plus d'agilité et enfin, elle doit rester abordable financièrement. Ces principes sont la garantie que le MX-5 reste une voiture amusante à conduire et accessible. Nous ne faisons pas juste un véhicule, mais une véritable expérience à vivre pour nos clients, le sourire aux lèvres. »



		1,8 (2005-)	2,0 (2005-)	2,0 (2009-)
Cylindrée	cm ³	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)	
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/I/h	mm	3 995/1 720/1 245 (1 255 pour le Roadster Coupé)		
Suspensions (av/ar)		indépendantes, doubles triangles/multibras		

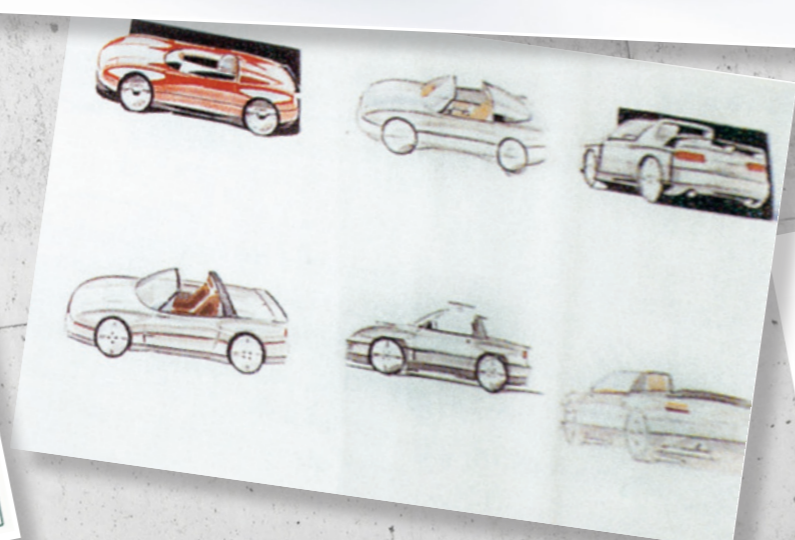
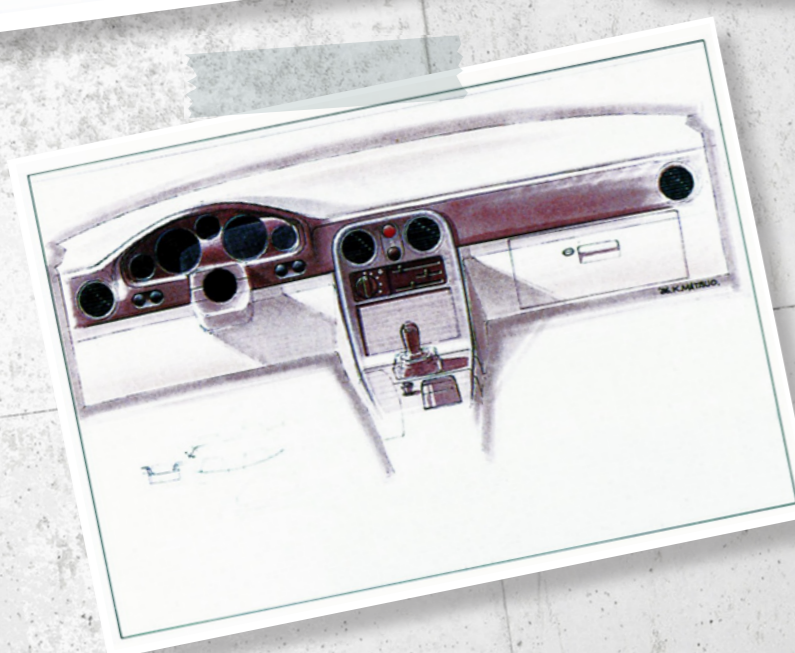
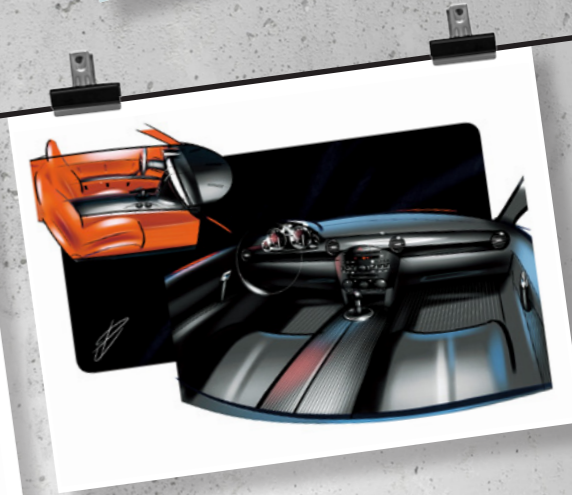
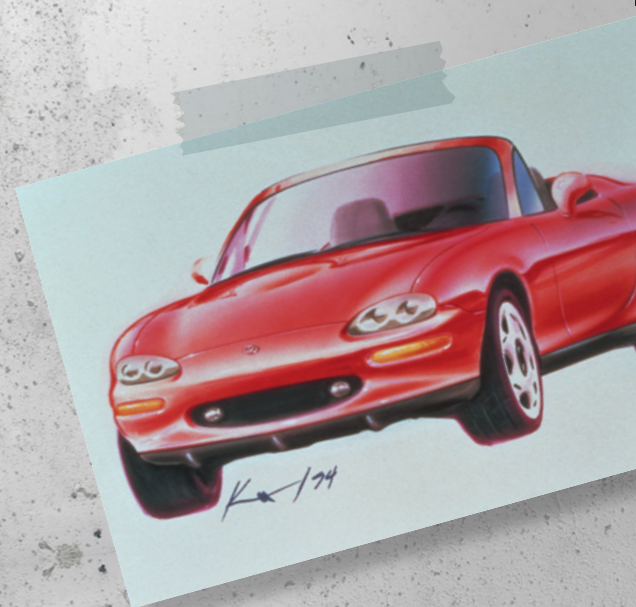
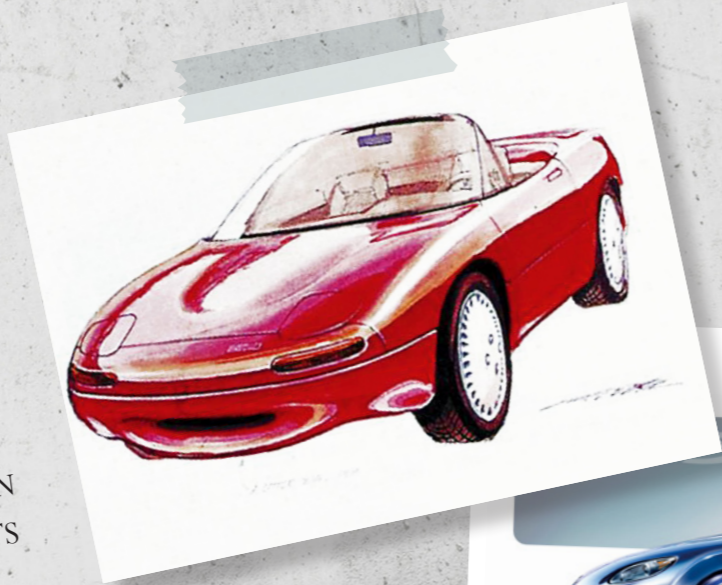
* ajouter 37 kg pour les versions Roadster Coupé

Spécifications techniques 2005



AU TRAVERS DE SES 3 GÉNÉRATIONS ET 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 ICÔNE AUTOMOBILE. CONSÉCRATION ULTIME, SES FEUX ARRIÈRE FURENT EXPOSÉS AU MoMA DE NEWYORK EN 1995, DANS LE CADRE D'UNE EXPOSITION CONSACRÉE AUX « MATÉRIAUX MUTANTS DANS LE DESIGN CONTEMPORAIN ».

DESIGN





Ikuo Maeda est à la tête du design de Mazda dans le monde. C'est lui qui a signé le design du Mazda RX-8 et de la Mazda2 (deuxième génération). Il a contribué également au dessin du tout premier MX-5.



Quelle fut votre implication dans le développement de la première génération ?

« Je me suis occupé de planning prévisionnel et de développement du design pour la première génération. En partant d'une feuille blanche, nous avons défini toute la philosophie et l'esprit de Mazda pour ce qui concerne les sportives légères. »

Pourquoi est-ce que la première génération du MX-5 est devenue si vite une icône de design ?

« Parce qu'elle avait une forme subtile et très simple à comprendre. Elle exprimait les atouts premiers de la voiture dès le premier regard : l'élégance et l'agilité. »

Quelle fut votre réaction en voyant pour la première fois la version définitive du premier MX-5 ?

« Que j'en voulais un ! La voiture avait le design idéal pour personnifier une sportive légère. Son charme agit immédiatement : vous ne pouvez résister à la tentation. »

Quelles sont les lignes qui permettent de reconnaître un MX-5 immédiatement ?

« C'est la silhouette ovale plutôt que des lignes spécifiques. »

Vous êtes passionné de course automobile et vous avez piloté des MX-5, qu'est-ce qui le rend si particulier sur la piste ?

« Ce n'est pas la voiture la plus rapide, mais elle est très maniable, facile et elle offre énormément de plaisir. Vous pouvez toujours progresser à son volant car, pour accrocher de très bons temps au tour, vous avez besoin d'une technique de pilotage très affûtée. »

Quelle votre version préférée du NA ?

« Le tout premier modèle 1,6l. J'en ai possédé une. »

Comment vivez-vous votre responsabilité de designer face à l'évolution d'un tel modèle ?

« Vous ne pouvez pas faire perdurer les atouts de la version originelle en reproduisant simplement son image ou son style. Vous devez perpétuer l'esprit de la voiture. Mais dans le même temps, vous devez faire progresser de manière significative l'expression de cet esprit et l'amener au niveau d'une icône, capable de représenter la marque. Je vois cela comme ma mission. » //

Shunji Tanaka travaillant sur les esquisses du MX-5 original avec son équipe du design Mazda.



« C'est la voiture que je veux ! »

Shunji Tanaka
Designer en chef de la première génération du MX-5.

Quel est votre plus beau souvenir du travail de design sur la première génération du MX-5 ?

« Autour de 1985, nous avons demandé à l'équipe du marketing quel était le volume de ventes potentiel pour une sportive légère en Europe et aux États-Unis. La réponse : zéro, pour les deux marchés. Le volume pour ce type de véhicule était de 150 unités par mois au Japon, et les acheteurs typiques étaient des gens qui aiment se démarquer. Les faits parlaient clairement contre le lancement en série d'une sportive légère. Malgré tout, je restais persuadé qu'un tel véhicule avait des aficionados potentiels de par le monde. Parce que moi-même, je désirais en conduire une et sentir le vent sur mon visage. Je travaillais sur un prototype, surtout sur mon temps libre, et le manager de la division de R&D dans laquelle je travaillais me dit que je passais trop de temps à ce hobby. Je lui ai alors demandé de m'allouer un budget pour que je puisse mener une étude clients aux USA. »

Nous avons envoyé un prototype en plastique en Californie et l'avons exposé au centre de conventions d'Anaheim. Nous avons alors conduit un test clinique avec 350 personnes sélectionnées au hasard. 60% déclarent aimer la voiture et 80% d'entre elles se disent prêtes à sérieusement considérer un achat. Et ces personnes étaient prêtes à dépenser en moyenne 17 000 \$, 5 000 de plus que nos estimations. Lorsque j'ai présenté ces résultats lors d'un meeting avec le management et que j'ai obtenu le feu vert pour lancer le projet, j'étais aux anges. »

Certains détails du développement du design du MX-5 sont surprenants. Par exemple, pourquoi avez-vous décidé de modifier l'empattement à un stade avancé du projet ?

« L'empattement était plus long au départ. La raison en était le seul emplacement possible pour loger la batterie, devant la roue arrière. Je souhaitais réduire l'empattement pour renforcer l'équilibre général de la voiture, ce qui est aussi un bon moyen de réduire sa masse. Finalement, nous avons logé la batterie dans le coffre et nous avons raccourci l'empattement de 32 mm. »

Que signifie le « Muromachi Dynamism » ?

« C'est la philosophie qui régit le design sophistiqué du premier MX-5, une philosophie basée sur notre image de la période Muromachi, une ère très dynamique dans l'histoire du Japon. Le commerce avec les Européens commença dans la deuxième moitié du 16^{ème} siècle. C'était une époque de guerres provinciales au Japon, mais aussi le moment où le Japon a commencé à s'ouvrir au monde. Les immenses différences culturelles avec l'Europe ont aidé les Japonais à prendre la mesure de l'aspect unique de leur culture et de leur identité. Je crois que l'on peut dire que les bases de la culture japonaise moderne ont été jetées au cours de cette période Muromachi. »

Quelle est votre réaction lorsque vous voyez aujourd'hui un MX-5 dans la rue ?

« Je me dis que j'aimerais avoir une voiture comme celle-là. Quand vous dessinez une voiture, votre concept se base sur cette image encore floue. Puis vous donnez libre-cours à votre imagination. Vous commencez par voir un beau paysage, puis une forme commence à apparaître, parfaite dans cet environnement. Parfois, il m'arrive de voir un MX-5 rouler exactement dans le type d'environnement que j'avais imaginé pour lui. Et dans ces moments-là, je suis le plus heureux des designers, parfaitement comblé. »

Comment définissez-vous une voiture de collection ?

« Pas par son âge. Ce qui importe, c'est si la passion que les designers y ont investi peut survivre à son époque et continuer à émouvoir les générations successives. » //



1989

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 conjugait 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.



1995

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 1,8l. 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.

**L'EXPLORATION
D'UN POTENTIEL
DES CONCEPTS EN SÉRIE**

AU COURS DES 25 DERNIÈRES ANNÉES, 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.



1996

M Coupe (USA)

Jusqu'à l'apparition de ce concept, tous les MX-5, de série ou sous forme de concept, 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.



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.

2009

Superlight Version (Europe)

Créée pour marquer le vingtième anniversaire du MX-5, la Superlight Version, comme son nom l'indique, est une interprétation ultra-légère du MX-5, un NC débarrassé pour l'occasion de son pare-brise (la sécurité est assurée par des arceaux) et de toute garniture et équipement superflus, comme sur une voiture de course. C'est le studio de design européen de Mazda situé à Oberursel, près de Francfort en Allemagne qui l'a réalisée, sur la base du moteur d'entrée de gamme 1.8 l. de 126 ch, juste agrémenté d'une admission et d'un échappement sportifs signés Mazdaspeed. De quoi lui offrir caractère, sonorité flatteuse et performances convaincantes grâce à une recette imparable : un poids limité à seulement 933 kilos, encore moins que le premier MX-5.



2012



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.



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 de tuning SEMA de Las Vegas où elle fit sa première mondiale.



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.

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 20^{ème} 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.



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.



2000

Roadster MPS (Japon)

Incarnant une vision du futur du MX-5, le roadster MPS (Mazda Performance Series) intégrait la meilleure technologie fournie par Mazdaspeed, la branche haute performance de la société. Son moteur 1 930 cm³ développe 200 ch et assure des performances inégalées en série pour la voiture. Développé sous le contrôle de Hirohisa Tachibana, l'un des ingénieurs en charge du programme du célèbre RX-7, le MPS intégrait des disques de freins aluminium, des suspensions ajustables et une carrosserie nettement modifiée.



2001

2004

2010

Spyder (USA)

Avec une silhouette abaissée et un toit souple spécifique couleur lie de vin, cette collaboration entre le centre de design américain de Mazda et Magna Car Top Systems représentait un parfait compromis entre forme et fonction, avec les lignes agressives, mais toujours élégantes d'un spyder et une garde au toit raisonnable. Le moteur 2,0 l. du Spyder est alimenté à l'isobutanol, un carburant biologique employé par Mazda en compétition aux États-Unis. Il adopte aussi une suspension Mazdaspeed et une batterie lithium allégée issue de la gamme d'équipements racing.



2011

2012

JAPON EDITIONS 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 COLLECTEURS TRÈS RECHERCHÉS. EN VOICI UNE SÉLECTION GÉOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE.



JAPON

Depuis la toute première série spéciale lancée dès 1990, le Japon est le pays le plus prolifique en séries spéciales et limitées, notamment pour ce qui concerne la première génération nommée là-bas Eunos Roadster.

DES SÉRIES TRÈS SPÉCIALES

Une production très limitée d'éditions spéciales du MX-5 de première génération ont été développées sous la direction du designer Masakatsu Kato au sein de M2, le centre de planning et recherche et développement de projets spéciaux de Mazda au Japon.

Parmi les plus recherchés, le **M2-1001 Cafe Roadster** de 1991 (300 unités produites), pourvu d'équipements en rappelant le monde de la compétition auto, comme ses projecteurs antibrouillard surdimensionnés, son arceau 4 points et son moteur 1,6l. retravaillé pour atteindre 131 ch. Le **M2-1002** (100 unités), avec un intérieur unique, fut lancé en 1992, suivi en 1994 par le très performant **M2-1028** (300 unités).



1990

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

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.



1991

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

1993

S Limited avec le châssis du S Special, une peinture noire avec un intérieur rouge (production : 1.000 exemplaires).



1993

Le **J Limited II** ajoute à sa couleur jaune un entourage de pare-brise noir pour un look plus sportif (800 exemplaires).

1997

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



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.



2000

Le **RS** (bleu) et le **RS II 1,8** (argenté avec intérieur rouge) comportaient des amortisseurs Bilstein, des freins surdimensionnés et des renforts de rigidité.



2001

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



2004

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



2009

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



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.



2000

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



2002

Le **VS** incluait un différentiel Torsen, un système audio Bose et un volant, levier de vitesses et de frein à main en bois.



2006

Pour célébrer le titre de voiture de l'année 2005-2006 au Japon, la **Japan Car of the Year Award Commemorative Edition** propose des combinaisons de couleurs extérieures et intérieures uniques.



1995

S Special Type II avec jantes alliage 15 pouces BBS.



2000

Tout de noir vêtu, le **YS Limited** fut diffusé à 700 exemplaires.



2002

Les 400 unités du **SG Limited** se démarquaient par leur peinture verte.



2006

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



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.



2001

Une robe gris titane était réservée aux 300 exemplaires du **MV Limited**.



2003

Fabriquée uniquement à la demande, le **Roadster Coupe Type A** au look rétro et sportif atteint les 200 exemplaires.



2007

La **Blaze Edition** se reconnaît à ses jantes alliage BBS en 17 pouces.



2007

Le **Prestige Edition** mérite son nom grâce à ses sièges cuir chauffants et ses seuils de porte inox, en autres équipements.



2001

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



2003

Rouge et traité de manière plus élégante, le **Roadster Coupe Type E** cumula 150 exemplaires.

EUROPE EDITIONS LIMITÉES

LE MAZDA MX-5 25TH ANNIVERSARY

Uniquement disponible dans son coloris exclusif Soul Red Metallic, cette édition célébrant le 25^{ème} anniversaire du MX-5 est basée sur la version 2.0i 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.



Grande-Bretagne - 2000

Equivalent européen du NR Limited japonais, le 1.8i. **Icon**, avec sa carrosserie bordeaux, ses jantes polies 15" et son intérieur beige avec volant bois intègre aussi une boîte à 6 vitesses. Production : 750 exemplaires.



Allemagne - 2008

Le **Niseko** était proposé entre autres coloris en bleu pâle - assorti avec sa capote et son intérieur cuir tous deux marron - et un traitement satiné des jantes.



Grande-Bretagne - 2000

Un classique des séries spéciales avec sa peinture jaune Sunburst Yellow et ses jantes spécifiques, le **California** (500 ex.) était basé sur le moteur 1.6i d'entrée de gamme.



Europe - 2010

Le **20th Anniversary Edition**, marquant un retour aux sources, est basé sur le 1.8i d'entrée de gamme et proposé en trois couleurs rappelant celles du lancement du NA, avec des jantes 17", une barre anti-rapprochement et des touches chromées.

EUROPE
Parmi cette sélection non exhaustive des séries limitées lancées en Europe, nombre d'entre elles ont été commercialisées sous des noms différents selon les pays.

1996



Espagne - 2004

La série **Heritage** était proposée en 1.6i. et 1.8i, avec des jantes alliage 15" exclusives, des sièges cuir beige, ainsi qu'un ensemble volant-levier de vitesses-frein à main en bois.



Grande-Bretagne - 1996

Le 1.6i. **Monaco**, revêtu de la traditionnelle couleur *British racing green*, était un modèle d'entrée de gamme, tandis que le 1.8i. **Merlot** (couleur lie de vin, comme son nom l'indique) se voulait plus haut de gamme, avec un intérieur en cuir gris et imitation bois. Production : respectivement 450 et 600 exemplaires.



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.



Monde - 1999

Le modèle **10^{ème} 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.



Monde - 2005

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



Allemagne - 2011

Le **Kaminari** incluait à son programme des jantes spéciales, des sièges cuir gris clair et des teintes de carrosserie spécifiques avec des strippings latéraux. 900 exemplaires.



France - 2012

Les 25 exemplaires numérotés du **Racing by MX-5** étaient proposés en rouge, blanc nacré ou noir brillant, assortis aux jantes noires et décors spécifiques.



Espagne - 2012

Le **Sport-Tech** était un roadster coupé 1.8i. 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.



Italie - 2013

Trois couleurs de carrosserie au choix pour les 100 exemplaires du **MX-5 Cult** italien, basée sur la version 1.8i. de 126 ch.



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 - 2014

La série **Sport Venture** propose deux couleurs inédites nommées Titanium Flash et Deep Crystal Blue.



Espagne - 2014

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

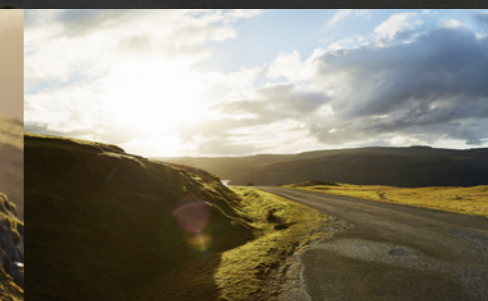


ROAD TRIP

RETOUR SUR LES TERRES DU ROADSTER



RETOUR SUR LES TRACES DES ROADSTERS BRITANNIQUES À BORD D'UN MX-5 DE PREMIÈRE GÉNÉRATION. UNE EXPÉDITION INOUBLIABLE DE 700 MILES (1 120 KM) À TRAVERS LE ROYAUME-UNI POUR LE PETIT ROADSTER MAZDA QUI A PRIS LA ROUTE PENDANT 3 JOURS : DE SOUTHAMPTON, PLEIN NORD JUSQU' AUX COLLINES DU PAYS DE GALLES AVANT DE REDESCENDRE VERS L'ANGLETERRE. OBJECTIF, LE MYTHIQUE CIRCUIT DE GOODWOOD, LIEU DE CÉLÉBRATION DES 25 ANS DU MX-5.



La Grande-Bretagne réunit sans aucun doute toutes les conditions idéales pour avoir donné naissance au concept de roadster : ici, on ne compte plus les routes serpentant dans les collines, on trouve probablement la plus grande densité de passionnés de sport automobile au monde et chaque - rare - éclaircie est célébrée comme une fête. Quel autre pays aurait pu donner naissance à de telles autos ? La plupart des constructeurs nationaux a peut-être disparu, mais le MX-5 se charge de garder en vie cet esprit. Et le meilleur moyen pour rendre hommage aux racines de cette culture automobile est d'emprunter les splendides petites routes qu'offrent l'Angleterre ou le Pays de Galles. Des chemins détournés avant de rejoindre Goodwood, véritable Mecque des passionnés d'automobile, et lieu de célébration des 25 ans du MX-5 à l'occasion du *Festival of Speed*.



Arrivée dans la chaîne des Montagnes Noires, entre Brynamman et Llangadog. La météo ? Comme on pouvait s'y attendre...



Des routes qui semblent faites pour un roadster, à moins que ce ne soit l'inverse ! Ici, la B4520 près de Upper Chapel, dans la région de Mynydd Eppynt (le chemin du cheval de montagne en gallois).



2 PLACES
3 JOURS
700 MILES
MODÈLE NA 1996
MOTEUR 1.8i.
225 000 KM AU COMPTEUR

CHEMINS DE TRAVERSE

Quel MX-5 choisir pour un tel hommage ? C'est un modèle importé du Japon qui est l'heureux élu, un Eunos Roadster (le nom de la première génération au pays du Soleil Levant) en série limitée haut de gamme V Special Type II. Ce modèle 1996, un NA 1.8i. avec différentiel Torsen, est en remarquable état pour ses 225 000 km, preuve vivante de la longévité dont il est capable. Un coup de polish sur sa peinture noire et ses jantes et rétroviseurs chromés et le voilà prêt pour toutes les séances photo. Soigneusement préparée par Autolink, spécialiste de l'import de ce type de voitures basé près de Southampton, la mécanique (et le chauffage, indispensable vu la météo locale) est prête à affronter la route.



Ciel couvert sur la A40/A470 entre Llandovery et Builth Wells, dans le Brecon et les magnifiques Brecon Beacons.

Une nuit calme et humide
à Builth Wells



Dans l'habitacle, l'ambiance délicieusement rétro est soulignée par le cuir beige haut de gamme des sièges, assorti à la couleur de la planche de bord et des contreportes intégrant des haut-parleurs d'aigus et des plaques inox. Le volant Nardi, le levier de vitesses et la poignée de frein à main bois complètent le tableau. Autres équipements spécifiques à ce modèle : un poste Pioneer avec lecteurs de cassettes et de CD, une barre de renfort située derrière les sièges et des seuils de portes métal.

Sans surprise, la voiture fut un véritable plaisir à conduire, avec ses commandes et sa direction précises et directes, la vivacité de son moteur et son réel comportement sportif. Et son toit souple, aussi facile à ouvrir qu'à remettre en place, permet de profiter de chaque éclaircie. Et de se protéger dès que l'immanquable averse qui suit arrive...

Les routes les plus impressionnantes de cette grande balade sont probablement celles que l'on trouve autour du parc

national des montagnes de Brecon Beacons, dans le sud du Pays de Galles. A peine à 60 kilomètres au nord de Cardiff, on a parfois l'impression de se retrouver dans des paysages de Patagonie ou de Nouvelle-Zélande, avec des montagnes culminant à 900 mètres et des perspectives à couper le souffle.

Cette région est aussi appelée le Welsh Lake District, très appréciée des randonneurs et des photographes pour ses paysages. Ses routes sinueuses et en très bon état sont un plaisir pour les amateurs de conduite, d'autant que le trafic y est très limité. Et si un coup d'œil à la mer d'Irlande vous tente, il suffit de prendre la direction d'Aberystwyth pour rejoindre la côte. Sur de telles routes, trois jours de voyage ponctués de séances photos passent très vite mais heureusement il nous reste quelque 300 kilomètres pour rejoindre Goodwood au sud de l'Angleterre. Une simple formalité sur l'autoroute, mais comment résister au plaisir distillé par les routes de la campagne anglaise au volant d'un roadster comme notre MX-5... //



Des clichés toujours admirables : des lacs, des collines vertes et des moutons dans la forêt de Towy à Llyn Brianne, un lac réservoir sur la route d'Aberystwyth à Llandovery.



Direction, nord sur la A470 de Builth Wells à Rhayader.

De Rhayader sur la B4518 le long de la vallée de l'Elan River jusqu'au réservoir de Caban-coch...



...et le réservoir voisin de Garreg-ddu. La construction des barrages de l'Elan River, créant ces lacs réservoirs, a débuté en 1893.

Destination finale (photo de gauche) : Goodwood Estate, dans le West Sussex, lieu du fameux Festival of Speed annuel. Le domaine appartient à Earl of March, président du British Automobile Racing Club.



ON A PARFOIS L'IMPRES-
SION DE SE RETROUVER
DANS DES PAYSAGES
DE PATAGONIE OU DE
NOUVELLE-ZÉLANDE,
AVEC DES MONTAGNES
CULMINANT À 900
MÈTRES ET DES PERS-
PECTIVES À COUPER LE
SOUFFLE.

LE MX-5

VU SOUS LE PRISME
DES JOURNALISTES

Le MX-5 a toujours été le chou-chou 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.

« Pourquoi l'acheter ? Il suffit de l'essayer pour en tomber amoureux. Et en plus, il est très fiable. »

L'Argus, France



« LA MIATA EST LA VOITURE PARFAITE POUR LES ENCHAÎNEMENTS DE VIRAGES. AUCUNE AUTRE N'EST AUSSI FUN QUE LE MX-5. »

Car and Driver, Espagne

« Les diamants sont éternels »

Diario Digital, Portugal



« 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

05 LE MX-5. EXTÉRIEUR JOUR

« C'est LE spyder depuis 20 ans : simplicité, légèreté, comportement routier d'une pure sportive. »

Autocapital, Italie

« 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



« 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

« UNE AUTO CULTE ! LE MX-5 A ÉTÉ CONÇU POUR ÊTRE SIMPLE ET DONNER DU BON TEMPS À SON CONDUCTEUR. C'EST SA PHILOSOPHIE. VOUS AUSSI, VOUS L'AIMEREZ, ET VOUS NE VOUDREZ PAS EN DESCENDRE ! »

Elaborare, Italie



« 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

« LE MAZDA MX-5 OFFRE UNE SUPERBE TENUE DE ROUTE, UN DESIGN ÉPURÉ ET UNE FIABILITÉ À TOUTE ÉPREUVE POUR UN PRIX ABORDABLE. »

Auto Express, Royaume-Uni

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

Automóvil, Espagne

« LE MX-5 IMPRESSIONNE PAR SON NIVEAU D'INNOVATION. IL OFFRE ENCORE PLUS DE PLAISIR DE CONDUITE GRÂCE À SON COMPORTEMENT DYNAMIQUE, SON DESIGN ET SON CONFORT. »

Esquire, Turquie, qui a sélectionné le MX-5 dans sa liste « Esquire 10 » des 10 objets qu'un homme devrait posséder.

« Espérons qu'il y ait un 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



« Il y a 25 ans aujourd'hui, Mazda offrait la plus grande contribution au progrès humain depuis l'invention du feu : le MX-5 Miata. »

Jalopnik.com, USA

« Génial ! »

Autocar, Royaume-Uni (titre en couverture)

« Peu de voitures peuvent rivaliser avec le MX-5, question plaisir de conduite. Il offre le fun des cheveux au vent, une excellente fiabilité et des tarifs raisonnables. »

Carbuyer, Royaume-Uni

« Mesdames et messieurs, le MX-5 se tient au goût du jour avec des évolutions permanentes : c'était le roadster le plus vendu hier, c'est encore le cas aujourd'hui et ce sera très certainement encore le plus vendu demain. »

iSPEED, Portugal

« LORSQU'IL S'AGIT DE DÉCAPOTABLES, LE MX-5 EST SANS AUCUN DOUTE LA RÉFÉRENCE DU GENRE, AVEC SES HORDES DE FANS. IL DÉTIENT MÊME LE RECORD GUINNESS DU ROADSTER LE PLUS VENDU AU MONDE. »

Em Foco / A Bola TV, Portugal



« Le roadster Mazda a vraiment tout compris. »

Wheels, Australie

Turquie



25TH ANNIVERSARY

EUROPE

UNE CÉLÉBRATION: LES ÉVÉNEMENTS DU 25^{ÈME} ANNIVERSAIRE

UNE DES SPORTIVES LES PLUS APPRÉCIÉES AU MONDE CÉLÈBRE SES 25 ANS EN 2014. LE MX-5 DE MAZDA A FAIT TOURNER LES TÊTES ET A COMBLÉ LES CONDUCTEURS PASSIONNÉS DÈS SES DÉBUTS, SE CRÉANT UNE FOULE GRANDISSANTE DE FANS PARTOUT DANS LE MONDE. NOMBRE D'ÉVÉNEMENTS ONT ÉTÉ ORGANISÉS POUR MARQUER SON ANNIVERSAIRE - ET PRÉPARER L'ARRIVÉE DE LA QUATRIÈME GÉNÉRATION. EN VOICI UNE SÉLECTION.



SUISSE

Une journée sur piste : Mazda Suisse a convié des journalistes pour tourner sur le circuit du Laquis à Champier, en France (entre Lyon et Grenoble). Au programme, tours de piste au volant et au côté d'un pilote professionnel, cours de pilotage, le tout à bord de différentes générations, y compris une version préparée pour la compétition.



AUTRICHE

Un casse-cou et des MX-5 : une belle équipe formée par Paul Guschlbauer, un des meilleurs parapentistes participant au Red Bull X-Alps et un MX-5 lancé sur un chemin, dans laquelle il réussit un atterrissage de grande précision (photo de gauche). D'autre part, le pilote du Red Bull Air Race Hannes Arch a fait équipe avec Mazda Autriche le temps d'une séance photo avec son Zivko Edge 540 et un MX-5 de chaque génération, avant de prendre les airs pour une spectaculaire démonstration acrobatique.



JAPON

Si l'on devait mesurer la popularité du MX-5 auprès des fans au succès de son édition spéciale 25^{ème} anniversaire au Japon, aucun doute à avoir : ils sont 1 400 à s'être bousculés pour essayer d'obtenir l'une des 25 voitures disponibles à l'ouverture des commandes en ligne. Il n'aura pas fallu plus de 4 minutes pour qu'ils soient tous vendus ! Sur le terrain, un MX-5 (Mazda Roadster au Japon) spécialement décoré et nommé RoadsterXTipo, en référence au magazine du même nom, parcourt les différents événements organisés par les clubs nippons pour les célébrations.



HIROSHIMA FLOWER FESTIVAL

La parade annuelle du Festival des Fleurs sur le Peace Boulevard d'Hiroshima, large de 100 m, attire plus d'un million de spectateurs dans la ville de Mazda.

OASIS MEETING

Le plus grand rassemblement du Japon occidental a attiré une audience record, avec pas moins de 447 MX-5 présents.



PORTUGAL

Des douzaines de MX-5 de toutes générations se sont retrouvés fin mai dans le magnifique village de Oieras en bord de mer, près de Lisbonne, pour un événement organisé en collaboration avec les magazines automobiles portugais *AutoHoje* et *Motor Classico*.

FRANCE

Les 24 Heures du Mans, que Mazda est toujours le seul constructeur japonais à avoir jamais gagné, est l'occasion idéale pour célébrer l'anniversaire de la sportive emblématique de la marque. La parade des pilotes en centre ville fut l'occasion pour Mazda France d'emmener à bord de 10 MX-5 des enfants de la région de Tohoku au nord du Japon, touchés par la catastrophe de 2011. Organisée avec le programme Support Our Kids de Mazda, cette opération s'est poursuivie avec un tour du mythique circuit de la Sarthe le lendemain.

Autre manière de célébrer cet anniversaire, avec la presse cette fois, Mazda France a organisé un événement sur le circuit de la Ferté Gaucher, près de Paris, avec deux MX-5 de course et un instructeur de prestige : l'ancien pilote de Formule 1 Olivier Panis en personne.



ITALIE

Le club RIM (Registro Italiano Mazda MX-5) a rassemblé en mai 115 voitures dans les Langhes, région historique du Piémont pour un parcours routier truffé d'arrêts à vocation culinaire.

POLOGNE

Ils sont 250 à s'être retrouvés sur le circuit de Jastrzab près de Radom, à 100 km au sud de Varsovie. 250 MX-5, mais pas une identique, ou presque : de nombreuses voitures sont en effet personnalisées, parfois même sous le capot, la plus spectaculaire atteignant 380 ch avec son moteur turbo. Parmi les activités, une simulation de conduite... en état d'ivresse avec des lunettes spéciales.

KARUIZAWA MEETING

En mai, l'un des plus grands rassemblements de MX-5 jamais organisés au Japon a rassemblé 1 300 voitures et plus de 2 000 visiteurs dans la station de montagne de Karuizawa (préfecture de Nagano), 150 km au nord-ouest de Tokyo.

HOKURIKU MEETING

Une centaine de participants avec 70 voitures se sont retrouvés pour ce rassemblement dans la préfecture de Niigata, venant d'aussi loin qu'Hokkaido au nord jusqu'à Kansai au sud.





25TH
ANNIVERSARY

FESTIVAL OF SPEED, GOODWOOD 2014 LE MEILLEUR ENDROIT POUR UN ANNIVERSAIRE

UN SHOW PERMANENT

Entre la vénérable Goodwood House et le salon de l'auto, la piste de course de côte est le lieu d'une animation permanente pour le plaisir des quelque 200 000 spectateurs présents en 2014.

Difficile de rêver meilleur écrin pour accueillir l'anniversaire des 25 ans du Mazda MX-5 que le Festival of Speed de Goodwood, le centre de la planète automobile pendant les trois jours de l'événement, tenu fin juin 2014.

Le MX-5 a fait l'objet d'un culte chez ses fans depuis son apparition en 1989 et beaucoup savent gré au constructeur japonais d'être à l'origine du retour du roadster sur le marché, un segment autrefois dominé par les constructeurs britanniques comme Lotus, MG et Triumph.

Goodwood est un événement qui est devenu légendaire auprès des passionnés, avec pour point d'orgue sa course de côte mythique, courue par tous types de véhicules historiques, des plus rares ancêtres aux dernières supercars,

en passant par des voitures de courses légendaires, toutes à voir de près, entendre et sentir dans les paddocks. Aux débuts, dans les années 90, quelques dizaines de milliers de passionnés s'y retrouvaient mais ces dernières années, le succès est devenu si grand que les organisateurs durent un temps limiter les entrées. La date du festival est soigneusement choisie pour ne pas entrer en conflit avec l'un des événements majeurs du sport automobile. Avec un tel succès, Goodwood était un choix évident pour l'anniversaire du roadster Mazda.

« Le MX-5 a été créé exactement pour le type de passionnés que l'on voit débarquer par milliers au festival, chaque année, » explique Jeremy Thomson, directeur de Mazda Royaume-Uni. « Ce sont des gens qui aiment simplement les voitures et la conduite. » »

Pour l'édition 2014, Goodwood a offert aux fans une exposition exceptionnelle rassemblant des séries limitées, des modèles spéciaux, des versions course uniques, exposés sur le stand principal de Mazda et dans l'espace d'exposition dédié aux 25 ans du MX-5, tout près de la Goodwood House qui donne son nom aux lieux.

La pièce maîtresse était sans aucun doute le MX-5 roadster coupé 2,0i. 25^{ème} Anniversaire en série limitée pour le marché britannique, révélé sur place. On pouvait aussi y trouver des attractions, comme le « Mazda mash-up », un système de photographie des personnes prenant place dans une voiture d'exposition, objet d'un photomontage mélangeant les participants pour les montrer côte à côte dans la voiture. Une idée conviviale pouvant rapporter à un gagnant un an en MX-5.

Le stand dédié au MX-5 exposait des véhicules très divers appartenant à des propriétaires privés, représentatifs de différentes époques et comprenant de rares éditions limi-

tées, dont les modèles 10^{ème} et 20^{ème} anniversaire, California, Le Mans, Sport Black et Sport Graphite. Des messages des propriétaires accompagnaient chaque voiture, exprimant leur relation au roadster mythique, parfois depuis deux décennies ou plus.

On y trouvait aussi une gamme de voitures de sport qui inspirèrent le design de la première génération du MX-5 de 1989, dont une MG Midget, aux côtés d'un très rare MX-5 GT4 de compétition et du châssis de la quatrième génération. Le responsable du programme MX-5, Nobuhiro Yamamoto, confirme pour sa part qu'aucun autre lieu n'aurait pu mieux combler les fans du MX-5 pour célébrer son anniversaire.

« Pour moi, c'est comme un pèlerinage nostalgique, avec des voitures de course de toutes les ères, » dit-il. « Goodwood est vraiment un bastion de la culture automobile mondiale, et je veux naturellement m'assurer que Mazda y a sa place parmi les meilleurs. » //

25 ANS DE MX-5

Des séries spéciales de toutes générations, des modèles rares de compétition : tous les types de MX-5 étaient représentés sur les deux stands Mazda du Festival of Speed.



GOODWOOD EN UN COUP D'ŒIL

Le Festival of Speed de Goodwood est à la fois un salon de l'auto et une course automobile. C'est aussi un rendez-vous incontournable pour les fans de sport auto. Cet événement annuel se déroule à environ 100 km au sud de Londres dans le West Sussex, rassemblant des spectateurs du monde entier. Il fut créé par Lord March, passionné qui souhaitait le retour du sport automobile sur les terres de Goodwood.

Tous les types de voitures de sport y sont représentés, jusqu'aux dernières Formule 1. C'est là l'occasion unique de les voir de près en pleine évolution sur la piste centrale, lieu d'une course de côte courte et intense, avec 90 mètres de dénivelé et un record de piste mis en question chaque année, mais pas toujours battu.

CHAQUE PAYS A SES HISTOIRES DE MX-5

LA VIE EN PLEIN AIR EST TOUT PARTICULIÈREMENT APPRÉCIÉE DES PROPRIÉTAIRES DE MX-5. POUR DES MILLIERS DE PERSONNES EN EUROPE ET DANS LE MONDE, LE ROADSTER ABORDABLE REPRÉSENTE UN HOBBY VÉCU AVEC PASSION, QUE CE SOIT DANS UN CLUB, SUR DES ÉVÉNEMENTS, PRENANT PART À DES RECORDS DU MONDE OU SIMPLEMENT LORS D'UNE SORTIE DOMINICALE. EN VOICI UN TOUR D'HORIZON, ÉCHANTILLON DE L'ÉTAT D'ESPRIT DES FANS EUROPÉENS.



RALLYE MX-5 À L'OCCASION DU ENNSTAL CLASSIC

Un classique contemporain à la rencontre des classiques de légende dans les paysages spectaculaires autrichiens. L'Ennstal Classic 2013 a accueilli 19 Mazda MX-5 des trois générations appartenant à des membres de clubs lors de ces trois jours de course, où se retrouvent plus de 50 marques d'anciennes remontant jusqu'aux années 20 et au-delà. L'événement phare est un rallye de 450 km autour de la ville de Gröbming. Les vainqueurs : Franz Schubert et Manfred Hübl à bord d'un MX-5 première génération rouge.

AUTRICHE



DESSEINEZ VOTRE PROPRE MX-5

Deux exemples parmi les nombreuses propositions de dessins pour le concours « Dessinez votre propre Mazda MX-5 », une collaboration entre Mazda Allemagne et le magazine *Auto Bild* pour créer un design original sur la base de la troisième génération. Le vainqueur gagne un MX-5 sur lequel est appliqué son design.

ALLEMAGNE

FRANCE



Salon du Cabriolet 2010 : l'artiste graffiteur François d'Humières exerce son talent sur une première génération de MX-5.



Le MX-5 Black&Mat, également montré au Salon du Cabriolet, fut conçu pour fêter les 20 ans de l'importation du MX-5 en Europe.



Photo: Patrick Morel

Les clubs jouent la vie de château lors de sorties dans la campagne française.



Plus de 120 MX-5 rassemblés sur le tarmac de l'aérodrome privé de Tököl près de Budapest pour un rassemblement organisé en 2010.

Photo: Peter Lazar

HONGRIE

SUÈDE



Photo: Peter Gumars

Gunnar Dackewall, éditeur du magazine *Gran Turismo*, aime conduire l'hiver. La preuve, il a couru le rallye Monte Carlo Classic de Stockholm jusque dans les Alpes. Dès 1990, il a commandé l'un des premiers MX-5 en Suède, puis plus tard, un NC.

« C'était comme si l'ensemble du monde automobile avait oublié ce qu'était le plaisir de conduire une voiture. Ils avaient continué d'ajouter du poids, compensé par toujours plus de puissance. Certes, la vitesse était là, mais le fun avait disparu derrière

toutes les technologies et les équipements. Le joyeux petit MX-5 a permis de rouvrir les yeux, notamment pour la jeune génération, grâce au contact intime qu'elle donnait au conducteur avec la route et les éléments. En plus, il était évident que Mazda avait créé une icône avec son design. J'utilise mon MX-5 toute l'année. Plein gaz en plein travers, le toit abaissé : quel bonheur ! C'est une sensation vraiment très particulière, vous devriez essayer ! »



MX-5 version tuning extrême avec ses portes en élytre.

SLOVÉNIE



Des MX-5 spécialement décorés lors d'un festival de jazz sponsorisé par Mazda.

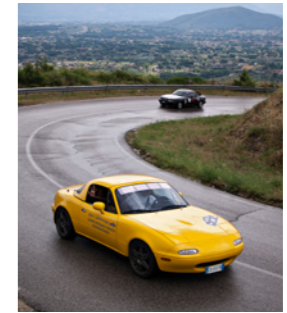
RUSSIE



Les rassemblements des clubs se font dans les endroits les plus charmants d'Italie.



Trois joueurs du club de football ACF Fiorentina (De Silvestri, Gilardino et Frey) à la Villa Viviani à Florence.



Fabio Caiazzo est le président du M1 Club Italia, dédié à la première génération du MX-5. Il en possède deux, mais surtout en a assuré la restauration d'une trentaine d'exemplaires.

ITALIE

ALLEMAGNE

BODENSEE KLASSIK RALLY

L'éditeur d'Auto Bild Thomas Hirschberger (à gauche) et Dino Damiano de Mazda Allemagne ont pris part au rallye Bodensee Klassik 2014 autour du lac de Constance. Leur MX-5 NA était l'un des 180 participants à cet événement regroupant des anciennes de toutes époques, certaines remontant jusqu'aux années 30.



ESPAGNE



Le voyage de l'année : 6 000 km et 34 heures au volant, trajet vers l'Irlande pour deux membres du club MX-5 espagnol.



Les clubs sont très dynamiques et les membres qui parcourent 30 000 km par an ne sont pas rares. Mazda Espagne leur concocte un guide en ligne des meilleures routes « jinba ittai ».



Mazda Espagne célébrant le 25^{ème} anniversaire du MX-5 à son siège de Madrid.



UNE PARADE DE MX-5 BAT TOUS LES RECORDS

Le 15 juin 2013, la plus longue parade de MX-5 est certifiée par le Guinness World Records. A l'occasion du MAX-5 en Hollande, le rassemblement de MX-5 venant de toute l'Europe a culminé à 683 voitures sur la piste d'essais de Lelystad. Le record précédent datait de 2010, où 459 voitures avaient été réunies à Essen, en Allemagne.

PAYS-BAS



Pas moins de 220 voitures se sont rassemblées à l'occasion de l'événement organisé par Mazda Pologne pour célébrer les 20 ans du MX-5.

POLOGNE



Le club MX-5 Portugal organise 5 à 6 événements par an, dont l'Alentejo Kart Cup, et il coordonne la participation de ses membres aux grandes manifestations automobiles.

PORTUGAL



1. Une décennie de plaisir au volant de son MX-5 en édition limitée Twilight Blue : Juliette Sluis est immédiatement tombée amoureuse de son auto. Après 262 600 km, son idée des vacances idéales inclut toujours 5 000 km de petites routes.



2. Né en 1989, tout comme le MX-5 : étudiant au budget limité, Simon Samwel cherchait une voiture amusante, pas chère et fiable. Il a trouvé un NA bleu en état d'origine, prêt pour partir en vacances avec lui.



3. Il fallait au moins traverser 5 pays pour fêter dignement le 20^{ème} anniversaire pour les membres du MX-5 Netherlands Club.



ALLEMAGNE



LE JOURNAL INTIME DU MX-5

Les employés de Mazda Allemagne n'ont pas ménagé leur imagination pour créer un carnet intime du MX-5, écrit à la première personne. Comme si la voiture avait rédigé elle-même ces 25 ans de chroniques, parsemées d'anecdotes (ses prototypes équipés de systèmes de propulsion alternatifs...) et même de souhaits (réduire le temps d'attente de ses clients...).

UNE EXPERIENCE PROMETTEUSE

24 HEURES DU NÜRBURGRING 2014



1. STEFAN JOHANSSON (SUEDE)
1983-1991: pilote de Formule 1
1990-1991: pilote Mazda aux 24 H du Mans
1991: victoire aux 24 Heures du Mans
2. TERUAKI KATO (JAPON)
Vainqueur de la Roadster Party Race II au Japon
3. OWEN MILDENHALL (ROYAUME-UNI)
Journaliste automobile et vétérinaire des courses de MX-5
4. WOLFGANG KAUFMANN (ALLEMAGNE)
Expert du circuit du Nürburgring et pilote

La course fut loin de ressembler à une balade tranquille pour l'équipe Mazda Motor Sports JOTA engagée aux 24 Heures du Nürburgring 2014. Mais même si elle ne vit pas le drapeau à damiers, cela permit d'engranger une excellente expérience, utile pour aider à envisager un retour sur le prestigieux circuit.

Du côté de Mazda, l'expectative était grande en s'inscrivant au départ des 24 Heures du Nürburgring pour la première fois en 2014. Cette épreuve, certainement l'une des courses d'endurance les plus dures du monde, se révélera être une grande expérience pour le team Mazda, au cours des 21 et 22 juin, date de la course. Le résultat est loin de celui escompté, cependant l'expérience aura permis à l'équipe Mazda Motors Sport JOTA d'apprendre beaucoup sur le très exigeant tracé situé dans la région de l'Eifel, près de village de Nürburg, à environ 70 km au sud-ouest de Cologne en Allemagne.

L'équipe Mazda, sponsorisée par Bridgestone Corporation et Idemitsu Kosan, une compagnie pétrolière japonaise, était

un concurrent sérieux, avec quatre pilotes expérimentés au un palmarès plus que convaincant. Stefan Johansson, longtemps pilote de Formule 1, a participé de nombreuses fois aux 24 Heures du Mans (avec la 787B) et y gagna une fois. Wolfgang Kaufmann est un vétéran du Nürburgring (surnommé « l'enfer vert » par le pilote légendaire Jackie Stewart) et Owen Mildenhall un journaliste automobile réputé qui a participé à de nombreuses courses au volant d'un MX-5. Teruaki Kato, lui, a gagné une des populaires Party Races au Japon.

Les résultats aux qualifications se sont révélés prometteurs, avec une quatrième place dans leur groupe V3, les voitures de séries non suralimentées de moins de 2,0l. Mais les espoirs s'envolèrent dès le départ de la course lorsque le MX-5 entra en collision avec d'autres concurrents, provoquant de graves dommages.

« C'était le chaos, » explique Stefan Johansson. « J'ai été touché par une autre voiture dans l'épingle, provoquant un tête-à-queue et la suspension arrière a été tordue dans le

choc. » Il réussit malgré tout à mener la voiture au bout de son relais. Les pilotes sont limités à 2 heures et demie par relais et doivent se reposer au moins deux heures avant de reprendre le volant. Kato était le suivant et la compétition fut âpre, tellement qu'un nouvel accident survint, une autre voiture étant à nouveau responsable. Mais coup de chance inouï, le choc corrigea les dégâts occasionnés par le premier accident et remit en ligne les éléments de la suspension arrière !

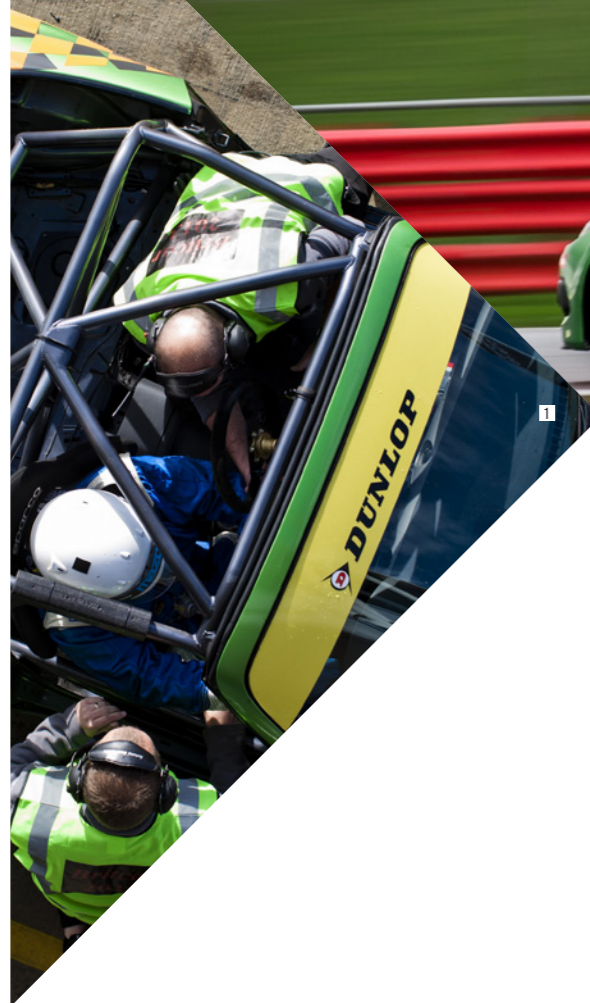
Mildenhall au volant, le MX-5 commença à trouver son rythme et atteint la cinquième place dans sa catégorie. Mais peu de temps après que Kaufmann eut pris le volant, la voiture fut une nouvelle fois touchée par un autre concurrent et cette fois, dut rentrer au stand sur plateau.

Deux heures furent nécessaires aux mécaniciens du team JOTA pour reconstruire les suspensions avant et arrière. La voiture reprit la piste à la 144^{ème} place au classement général et, alors que Kato se démenait pour gagner du terrain, il manqua son point de freinage, précipitant le MX-5

dans le rail de sécurité, puis dans un mur, de front. Heureusement, Kato fut épargné grâce à la zone de déformation avant du MX-5. Mais pour la voiture, le bilan était autrement plus grave. « C'était un gros choc, » raconte Kato. Devant l'ampleur des dégâts, l'équipe décida de se retirer. On n'en était pas encore à la mi-course.

« Une chose importante est qu'aucun de nos problèmes n'est lié à un souci de fiabilité, » explique le patron de l'équipe JOTA, Sam Hignett. « Le MX-5 était indestructible mécaniquement, mais vous ne pouvez pas parer aux dommages résultant d'accidents. La voiture a été heurtée deux fois de manière très violente, aucune autre n'aurait survécu à cela. »

Même si le résultat est décevant, l'expérience de cette participation au Nürburgring a permis d'apprendre beaucoup, et c'était une occasion intéressante de pousser un MX-5 de série à ses limites. Et le petit roadster prend à son compte certaines valeurs des courses d'endurance comme le Mans ou le Nürburgring : endurance, plaisir, perfectionnisme. //



ROYAUME-UNI

DE RETOUR EN BRITCAR & BIRKETT

EN 2013, Mazda UK engagea deux MX-5 2,0 de série, préparés pour la compétition (photos 1 à 3), à deux courses sur le circuit de Silverstone : en Britcar Production Sportscar Series et à la course annuelle de Birkett, un relais de 6 heures qui a été créé en 1951. Les MX-5 se sont bien battus en Britcar face aux Porsche et Ginetta et tous deux ont fini le marathon de Birkett, se classant au milieu du peloton.

UNE SPORTIVE NÉE

ROYAUME-UNI

CHAMPIONNAT BRITANNIQUE D'ENDURANCE

Mazda UK a inscrit en 2011 deux MX-5 préparés course dans le championnat d'endurance britannique MSA Britcar. Résultat, deux deuxièmes places dans leur classe, et deux troisième places. Une troisième voiture fut ajoutée pour les 24 heures Britcar de Silverstone et toutes finirent la course.

Les sports mécaniques ont accompagné le MX-5 littéralement dès le premier jour. Dévoilé en parallèle du tout premier MX-5 lors du salon de Chicago 1989, le Miata Club Racer concept (voir page 58) soulignait déjà le caractère naturel de la voiture tendant vers les circuits. Et cet effet d'annonce fut suivi d'un incroyable succès sur la piste. Aujourd'hui, plus de 3 000 MX-5 sont engagés en sport automobile, faisant du petit roadster la voiture la plus employée en sports mécaniques dans le monde.

Depuis toujours, le MX-5 a été piloté à tous niveaux, des novices aux plus aguerris. La première compétition remonte à la course des champions Teddy Yip Race lors du week-end du Grand Prix de Macao en 1989. 16 MX-5 menées par le Who's Who du sport auto de l'époque. Le pilote de Formule 1 et 2 Geoff Lees gagna la course, suivi sur le podium de Andy Rouse, pilote de championnat de production britannique, et d'Allan Moffat, quadruple champion australien de Touring Car.

Les MX-5 UK Cup Race Series débutèrent l'année suivante. Les courses amateur de SCCA (Sports Car Club of America) virent s'aligner de plus en plus de Miata à leurs départs. Du Nürburgring à Silverstone, de Spa Francorchamps à Zandvoort ou sur le Laguna Seca Mazda Raceway : les plus prestigieux circuits reçoivent des courses de MX-5 cup, florissant de par le monde. En Europe, en dehors du Royaume-Uni, la Suisse organisa sa coupe de 1999 à 2002, l'Espagne et le Portugal de 2001 à 2003, la Suède à partir de 2007 et les Pays-Bas à partir de 2008. Les USA, l'Australie et le Japon, entre autres nations, organisent également des coupes MX-5. »





ROYAUME-UNI

Quand Mazda s'associa avec JOTA Motorsport, il en résulta le MX-5 le plus puissant et le plus rapide, avec un 2,0l. turbo de 325 ch accouplé à une boîte séquentielle à 6 vitesses Hewland. Le 0 à 100 km/h est effectué en à peine 3 secondes tandis que la vitesse de pointe est juste sous les 260 km/h. Le MX-5, avec tout juste une tonne sur la balance, rivalise sur la piste avec les gros calibres de la classe GT4 du championnat British GT : Aston Martin, Lotus, Ginetta... Il finit deuxième à Snetterton et troisième à Brands Hatch. La voiture était même commercialisée pour environ 150 000 €.

UN ROADSTER NÉ

Mazda Russie organise deux événements majeurs autour du MX-5. L'Ice Race est tracée sur un lac gelé en Sibérie, à la fin février. La Mazda Sport Cup est, elle, organisée pour les clients Mazda tout autour du territoire, et ce championnat se conclut par une épreuve finale nationale.

RUSSIE

En 2011, 20 MX-5 de course furent spécialement préparés pour courir sur la glace avec des suspensions spéciales, une garde au sol relevée, des pneu étroits à clous, mais toujours pas de toit ! Cette course de 4 heures fut organisée sur une piste de 4,5 km tracée sur un lac gelé du nord-est de la Suède. Des journalistes, des stars de la télé et d'autres pilotes de 26 nations au total ont pris part à cette course en relais particulièrement spectaculaire.

EUROPE

PAYS-BAS

La coupe Ribank Mazda MaX5 est une formule de course offrant un plaisir abordable. Elle vise avant tout les pilotes novices, mais des pilotes plus expérimentés apprécient aussi sa formule bon marché. Les voitures sont des NA 1,6l. 115 ch équipés de pneus et d'amortisseurs spéciaux, avec un poids minimum de 960 kg, pilote inclus. Les moteurs et les puces sont scellés après passage au dynamomètre pour limiter les coûts et assurer la compétitivité. Les concurrents s'en sortent avec un budget d'environ 5 000 € par an. Et comme ce sont les pilotes qui se chargent de l'organisation, la sportivité et le relationnel s'imposent.

Il suffit d'aller sur un circuit aux Etats-Unis pour être presque sûr de trouver un MX-5. C'est simple, il n'y a aucune marque aussi représentée sur les circuits nord-américains (USA et Canada) que Mazda. Prenez par exemple la classe Spec Miata en SCCA. « Spec » signifie que les règles de modification sont très strictes. Cela permet de niveler les performances et de maintenir les coûts dans des proportions raisonnables. Avec un comportement routier exemplaire et des pièces faciles à trouver et abordables, voici la recette d'une formule populaire de course amateur. Chaque week-end, il y a environ 1 500 Miata qui se battent sur les pistes du continent. De nombreux pilotes pros ont débuté dans la MX-5 Cup, une formule professionnelle organisée par la SCCA dans le sillage du succès de la Spec Miata. Comme pour les amateurs, les spécifications des voitures sont identiques, laissant la part belle au pilotage.

AMÉRIQUE DU NORD

BELGIQUE

Organisée par Mazda Europe pour célébrer les 20 ans du MX-5, l'Open Race était une course d'endurance de 4 heures donnant l'occasion à des journalistes européens de tester les qualités du MX-5 sur les 2,7 km de bitume du circuit d'Adria, au nord de l'Italie.

Les activités en sport automobile de Mazda Belux incluent le Racing Star TV, avec deux équipes, l'une féminine, l'autre masculine, et deux MX-5 2,0l. de série avec juste des suspensions modifiées. Ils ont participé à des courses comme les 24 Heures de Zolder. Mazda a également engagé deux MX-5 en 2011 dans les Dunlop Special Open Series, avec un concessionnaire dans une voiture et un journaliste dans l'autre.

AUTRICHE

Mazda Autriche a rejoint le championnat Drift Challenge Austria en 2013 avec une équipe officielle et un MX-5 2,0l. 160 ch standard. L'un des pilotes, Mario Kranabetter, avait déjà gagné le championnat DCA en 2010 et 2011 avec une MX-5, dans la classe des voitures de série de moins de 2 500 cm³. Il a fini 2^{ème} en 2012 et 2013.



En 2013, Mazda République Tchèque a organisé une série de 6 courses de MX-5 en coopération avec AmaterCup, sur trois circuits du pays.

JAPON

Fans avant tout : les employés de Mazda aussi s'engagent régulièrement dans des épreuves d'endurance, par exemple sur le circuit international d'Okayama, au sud du Japon.



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 des 25 dernières années.

2012

CANADA
Cabriolet de l'année 2013 :
Mazda MX-5



2009

ALLEMAGNE
Auto Trophy 2009
Meilleur cabriolet importé
sous 30 000 €



2005

JAPON
Voiture de l'année
2005-2006



2010

SLOVAQUIE
Best cars 2010



2008

PHILIPPINES
Voiture de l'année :
la plus sexy



2011

USA
Coût de possession
de plus faible en 2010



2007

THAÏLANDE
Voiture de l'année,
Thaïlande 2007:
Meilleur Roadster



2013

CHILI
Voiture de l'année 2014



2006

AUSTRALIE
Drive Car of the
Year 2006:
Meilleur cabriolet



3^{ème} GÉNÉRATION MK III NC

2013	USA	U.S. News Auto Rankings: #1 in Affordable Sports Cars (2014)
2013	USA	U.S. News Auto Rankings: #1 in Affordable Convertibles (2014)
2013	Chili	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	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	kbb.com: 10 Best Road Trip Convertibles
2012	Indonésie	2012 Autocar Indonesia Reader's Choice Awards: Favourite Convertible
2012	Singapour	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
2011	USA	Car and Driver: 10 Best Cars of 2012
2011	GB	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 2010
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	Slovaquie	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
2010	USA	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	Irlande	New car awards 2009: Best roadster
2009	USA	Edmunds New Car Buying Guides: top recommended convertibles under \$25,000
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 (1 ^{er} place)
2007	USA	Top Ten Sports Cars
2007	Scotland	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	Royaume-Uni	Top Gear: Roadster of the Year 2006
2006	Australie	Drive Car of the Year 2006: Best Convertible
2006	USA	Most Efficient Two Seaters 2007
2006	Scotland	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	Monde	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	Croatie	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)



2^{ème} GÉNÉRATION MK II

NOM DE CODE NB

2006	Royaume-Uni	2006 <i>Auto Express</i> 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	Danemark	Best Roadster
2003	Israël	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	Danemark	Best Roadster
2003	Nouvelle Zélande	Best Mid Size Car
2002	Australie	Most significant car of the 1980s
2002	Hongrie	<i>Playboy</i> 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	<i>Automobile Magazine's</i> only "11 time All-Star winner"
2001	USA	Automobile 2001 All-Star
2001	USA	10 Best
2000	USA	<i>Consumer Reports</i> Top Picks 2000: Fun to Drive
2000	USA	Automobile 2000 All-Star
2000	USA	<i>MotorWeek</i> 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	<i>Used Car Buyer's</i> Best Sports Car under £10,000

1999	Royaume-Uni	<i>Good Housekeeping's</i> Sports & Coupe winner
1999	USA	<i>Consumer Reports</i> : Best Buy
1999	Royaume-Uni	<i>Auto Express</i> : Best Used Sports Car
1999	USA	1999 All-Stars: Best Entry-Level Sports Car
1999	USA	<i>Car and Driver</i> : Ten Best Cars 1999
1998	Royaume-Uni	Best Sports Car
1997	USA	<i>Car and Driver</i> : 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	<i>Consumer Digest</i> : Best Buy
1998	Royaume-Uni	IBCAM Auto Design Award
1998	Royaume-Uni	<i>Auto Express</i> : Best Convertible 1998
1998	Croatia	Sports Car of the Year
1998	Nouvelle Zélande	<i>AutoCar</i> 1998 Best Sport Car

1^{ère} GÉNÉRATION MK I

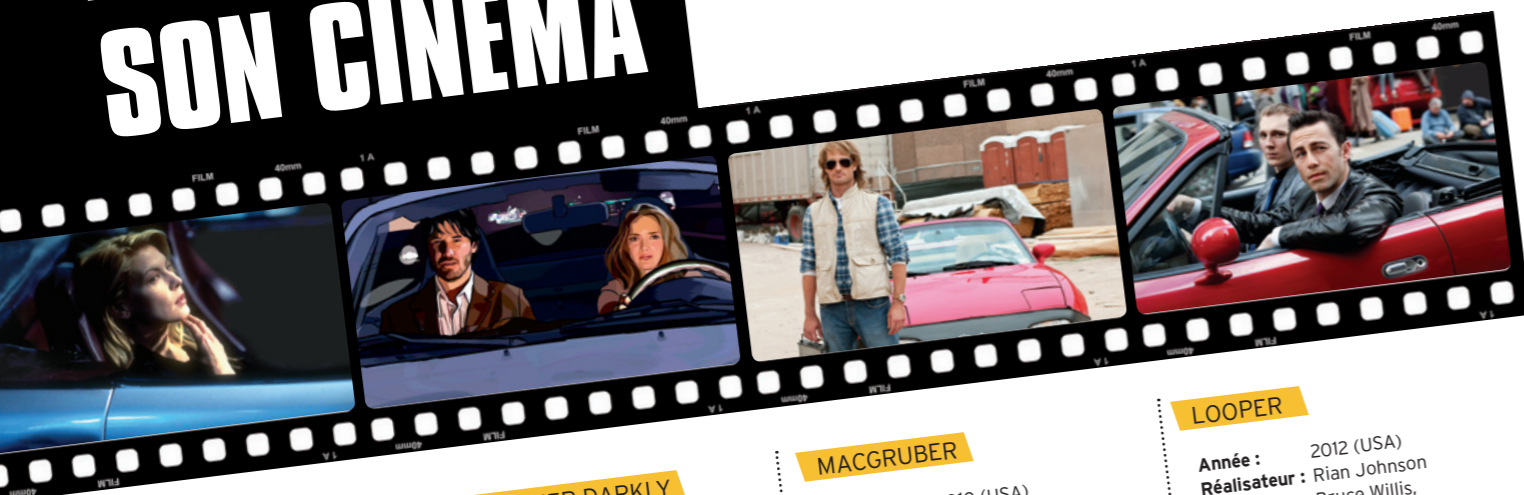
NOM DE CODE NA

1998	USA	<i>Consumer Digest</i> : Best Buy Sport Coupes/Sedans
1997	Australie	<i>Wheels</i> Top 10 of '97
1997	Israël	1997 Sports Car of the Year
1997	USA	Automobile 1997 All-Star
1996	Australie	<i>Wheels</i> Top 10 of '96
1996	Israël	1996 Sports Car of the Year
1996	USA	<i>Consumer Digest</i> : Best Buy Sport Coupes/Sedans
1996	USA	<i>Automobile's</i> Perfect Ten
1996	USA	<i>Consumer Reports</i> : 1996 Reliability, Sports/Sporty Cars (2 nd place)
1996	USA	<i>Consumer Reports</i> : Most Fun to Drive Car (1996 model year)
1996	USA	IntelliChoice Best Value: Base Sports Car

1996	Israël	Car of The Year
1996	USA	Automobile 1996 All-Star
1995	Australie	<i>Wheels</i> Top 10 of '95
1995	Royaume-Uni	<i>Auto Express</i> : Best Sports Car 1995
1995	USA	J.D. Power: Most Problem-Free Car under \$25,000
1995	USA	Automobile 1995 All-Star
1994	Australie	<i>Wheels</i> Top 10 of '94
1994	USA	Automobile 1994 All-Star
1993	Australie	<i>Wheels</i> Top 10 of '93
1993	Allemagne	<i>Auto, Motor & Sport</i> readers' poll: Best Import Convertible
1993	USA	Automobile 1993 All-Star
1993	Allemagne	Auto Trophy 1993: Best Fun Car
1992	Australie	<i>Wheels</i> Top 10 of '92
1992	Australie	Best Buys of 1992 (sports cars under \$47,280)
1992	Allemagne	<i>Auto, Motor & Sport</i> readers' poll: Best Import Convertible
1992	USA	Automobile 1992 All-Star
1992	Allemagne	Auto Trophy 1992: Best Fun Car
1992	USA	<i>Car and Driver</i> : Ten Best Cars 1992
1991	Australie	<i>Wheels</i> 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	<i>What Car?</i> Best Sports Car 1991
1991	Allemagne	<i>Auto, Motor & Sport</i> readers' poll: Best Import Convertible
1991	Allemagne	Auto Trophy 1992: Best Fun Car
1991	USA	<i>Playboy's</i> Sexiest Car For Your Girlfriend
1991	USA	Automobile 1991 All-Star
1991	USA	<i>Car and Driver</i> : Ten Best Cars 1991
1990	USA	<i>Road & Track</i> : Ten Best Cars in the World & Best Sports/GT (\$13,000-\$21,000)
1990	Australie	<i>Wheels</i> Car of the Year 1989
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	<i>Newcastle Journal</i> : Best Sports Car
1990	Royaume-Uni	<i>AutoCar & Motor</i> : Best Handling Car in the World
1990	USA	J.D. Power Initial Quality Study: Most Trouble-Free Sports Car
1990	USA	<i>Motorweek TV</i> : Best Sports Car, Driver's Choice Awards
1990	USA	Edison Best New Products
1990	USA	<i>Playboy</i> : Most Fun to Drive Cars for 1990
1990	USA	<i>Motor Trend</i> 1990 Import Car of the Year (2 nd place)
1990	Japon	Best Cars 1989: Best New Model
1990	Japon	Gold Medal: Super Goods of the Year
1990	Australie	<i>Modern Motor</i> : Best Car 1989/90 & Best Sports Car 1989/90
1990	Allemagne	<i>Auto, Motor & Sport</i> 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	<i>Business Week</i> Best Products of 1989
1990	Australie	<i>Car Australia</i> : Car of Australia 1989
1990	Australie	<i>Wheels</i> Car of the Year 1989
1990	USA	Automobile's 1990 Automobile of the Year (inaugural award)
1990	USA	<i>Car and Driver</i> : Ten Best Cars 1990
1990	Japon	<i>Nihon Keizai Shimbun</i> : Design of the Year
1989	Japon	Trendy Goods 1989 Grand Prize (hobby & play category)
1989	USA	<i>Life</i> Hot Products for 1990
1989	USA	<i>Automotive News</i> Coupe of the Year
1989	Japon	<i>Sports Nippon</i> 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	<i>Wheels</i> Top 10 of '89
1989	USA	<i>Popular Science</i> Best 100 Products
1989	Japon	First prize, Smash Hit Goods 1989
1989	USA	<i>Motor Trend</i> Top Ten Imported Cars
1989	USA	<i>Road & Track</i> : World's Best Cars (one of five)
1989	USA	<i>Autoweek</i> : Most Fun, Chicago Auto Show awards

LE MX-5 FAIT SON CINÉMA



CRASH

Année : 1996 (Canada, GB)
Réalisateur : David Cronenberg
Acteurs : James Spader, Deborah Kara Unger, Elias Koteas, Holly Hunter et Rosanna Arquette.
Synopsis : Crash est un film controversé basé sur un roman de J.G. Ballard écrit en 1973, évoquant un groupe de fétichistes obsédés par les accidents de voiture. Au volant de son MX-5 NA, le personnage joué par Deborah Kara Unger (Catherine Ballard) est poussé hors de la route.

A SCANNER DARKLY

Année : 2006 (USA)
Réalisateur : Richard Linklater
Acteurs : Keanu Reeves, Winona Ryder, Woody Harrelson, Robert Downey Jr. et Rory Cochrane
Synopsis : Adapté d'un roman de Philip K. Dick, le film porte sur l'identité, les addictions et l'obsession d'une surveillance policière outrancière dans une société située dans un futur proche. Le personnage joué par Winona Ryder (Donna Hawthorne) conduit un MX-5 NB.

MACGRUBER

Année : 2010 (USA)
Réalisateur : Jorma Taccone
Acteurs : Will Forte, Kristen Wiig, Ryan Phillippe et Val Kilmer
Synopsis : Inspiré du show Saturday Night Live se moquant de la série MacGyver des années 80, le film met en scène un ancien agent reprenant du service pour combattre un diabolique ennemi. MacGruber est très fier de son MX-5 NA avec plaques personnalisées et radio-cassette amovible.

LOOPER

Année : 2012 (USA)
Réalisateur : Rian Johnson
Acteurs : Bruce Willis, Joseph Gordon-Levitt et Emily Blunt
Synopsis : En l'an 2074, les « loopers » sont envoyés dans le passé par les patrons du crime organisé pour tuer leurs ennemis. Un looper décide d'utiliser le voyage dans le temps pour changer le cours des choses. Joe, joué par Joseph Gordon-Levitt, conduit un NA rouge.

LE MX-5 DANS LES JEUX VIDÉO

UN FANTASME PUR : LES JEUX VIDÉO DONNENT À CHACUN L'OPPORTUNITÉ DE CONDUIRE LES VOITURES CULTES OU SPORTIVES QUI LES FONT RÊVER. LE MX-5 ENTRE DANS LES DEUX CATÉGORIES ET IL EST EN TOUTE LOGIQUE TRÈS REPRÉSENTÉ DANS LES JEUX VIDÉO : FORZA MOTORSPORT, GRAN TURISMO, NEED FOR SPEED, PROJECT GOTHAM RACING ET TANT D'AUTRES. ET LES POSSIBILITÉS DE PERSONNALISATION SONT SANS LIMITE, IL SUFFIT DE REGARDER SUR INTERNET LES CRÉATIONS DES JOUEURS POUR S'EN RENDRE COMPTE. UN PLAISIR SIMPLE, À SAVOURER AVEC OU SANS PERMIS.

NAMCO RIDGE RACER FULL SCALE

À côté de son jeu vidéo Ridge Racer né en 1993, Namco en commercialisa également une version grandeur nature pour les salles d'arcade. Les joueurs étaient assis dans un vrai MX-5, utilisant le volant, les pédales et le levier de vitesses pour contrôler le véhicule dans un univers affiché sur un triple écran. Les compteurs fonctionnaient et du vent sortait des aérateurs pour renforcer l'aspect réaliste, tandis qu'un son surround complétait l'expérience sensorielle. Les joueurs pouvaient même embarquer un passager si cela leur chantait...



FORZA MOTORSPORT 4 ET 5

Le jeu offre un vaste choix parmi les différentes générations de MX-5, y compris des modèles très spéciaux comme le concept Superlight Version.

Forza © Microsoft Deutschland; Autres jeux: registered trademarks

1^e GÉNÉRATION MK I NOM DE CODE NA



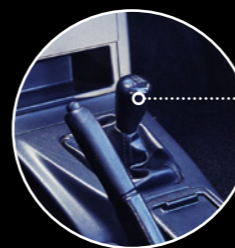
LOGO

Une renaissance. Elle est nommée Miata aux USA et Eunos Roadster au Japon.



JANTES

Les jantes et les pneus spécifiques en 14 pouces étaient développés pour être très légers et le look, assurément british.



LEVIER DE VITESSES

Ultra court, le petit pommeau assure des changements de vitesses d'un mouvement du poignet, avec une précision diabolique.



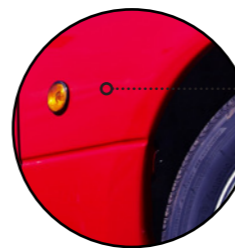
VOLANT

La partie centrale du petit volant tout cuir Momo était détachable pour assurer une ambiance racing plus affirmée.



PHARES

Signe des temps : les phares rétractables étaient un ingrédient incontournable pour une sportive des années 80.



RAPPELS DE CLIGNOTANTS

UNE CONSTANTE : LES RAPPELS DE CLIGNOTANTS SUR LES AILES AVANT...

2^e GÉNÉRATION MK II NOM DE CODE NB



LOGO

Propre et moderne, le badge évolue avec son temps mais la typographie reste la même.



JANTES

Plus de puissance, plus de pouvoir de traction : la MX-5 passe en 15 pouces, voire même 16 pouces à partir de 2001.



LEVIER DE VITESSES

En versions cuir ou non, les sensations restent toujours aussi remarquées grâce à une précision que l'on apprécie à chaque mouvement.



VOLANT

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.



PHARES

Les phares en amande permettent de réduire le poids sur le porte-à-faux avant et améliorent l'aérodynamisme et la sécurité.



...SONT UN ÉLÉMENT DE DESIGN DE LA MX-5...

3^e GÉNÉRATION MK III NOM DE CODE NC



LOGO

Un style rétro chromé façon spyder, qui rappelle les sportives des années 50.



JANTES

Plus grandes et plus jumelées, les jantes atteignent les 17 pouces pour la version 2,0 de 160 ch.



LEVIER DE VITESSES

Toujours aussi bien placé, le levier de vitesses tombe sous la main et se manie d'un geste.



VOLANT

Le volant petit intègre un airbag compact et les commandes audio pour une meilleure ergonomie.



PHARES

Plus fins, très sculptés, les phares intègrent des projecteurs xénon en haut de gamme.



...QUI N'A PAS CHANGÉ EN 25 ANNÉES.