

# MAZDA MX-5 „10<sup>th</sup> ANNIVERSARY“

EN BREF

VERSION COMPLETE

- 2 Born in the USA
- 3 Succès immédiat
- 4 Remise à jour en 1998
- 5 Deux moteurs de 110 et 140 ch
- 5 Roadster livrable en trois versions
- 6 Gamme complétée par un coupé
- 7 Série spéciale „10<sup>th</sup> Anniversary“
- 8 7'500 exemplaires, dont 3'700 pour l'Europe

Tarif, équipement, et caractéristiques techniques

## **La Mazda MX-5 souffle ses 10 bougies**

### **EN BREF**

**La Mazda MX-5 a relancé le marché des roadsters dès le début des années 90. Ce segment avait été laissé en friche pendant plus de 20 ans.**

Les visiteurs du Salon de Chicago, en février 1989, n'en croyaient pas leurs yeux. Le petit roadster rappelant la légendaire Lotus Elan des années 60 n'était ni un concept car, ni un prototype. C'était une voiture de série, prête à être lancée sur le marché. Un roadster à la portée de - presque - toutes les bourses.

Dix ans plus tard, tandis que le 500'000<sup>ème</sup> exemplaire vient d'être produit, la MX-5 peut se targuer d'avoir obtenu, pendant cette période, le meilleur score de vente jamais enregistré par un roadster. En Suisse, 3889 MX-5 ont trouvé acquéreur entre 1990 et 1998.

Les origines de la Mazda MX-5 remontent au début des années 80. Trois projets de « LWS » (Light Weight Sports car) sont alors mis au concours par Mazda. Deux émanent du Japon, le troisième projet est l'oeuvre du centre de design californien de Mazda, à Irvine. C'est ce dernier qui l'emporte, avec un projet de voiture à architecture classique, c'est-à-dire moteur avant longitudinal et roues arrière motrices.

Dès son lancement, en mai 1989, la MX-5 fait un tabac. La concurrence n'en revient pas, et il faut attendre trois ans au moins avant que des modèles comparables n'apparaissent à leur tour dans ce segment .

Au début, la MX-5 est mue par un quatre cylindres de 1,6 litre développant 85 kW (115 ch), remplacé dès le début de 1994 par un groupe de 1,8 litre délivrant 96 kW (131 ch). Dès l'année suivante, soit en 1995, un moteur de 1,6 litre dont la puissance est limitée à 66 kW (90 ch) est réintroduit dans la gamme.

### **Remise à jour en 1998**

En 1998, après neuf ans de production, une remise à jour de la MX-5 est devenue nécessaire. Mais elle s'est effectuée en douceur, afin que le Roadster conserve les caractéristiques qui ont fait son succès. On a donné à la silhouette une allure un peu plus musclée, les fameux phares escamotables étant notamment remplacés par des optiques fixes, de forme elliptique. La lunette arrière en plastique a été remplacée par une vraie glace dégivrante, tandis que la capacité du coffre était augmentée de 124 à 144 litres.

Au chapitre des motorisations, Mazda a opté pour des 16 soupapes DOHC de 1,6 et 1,8 litre développant respectivement 81 kW (110 ch) et 103 kW (140 ch), à la fois plus puissants et plus économiques que les précédents. Les deux versions sont équipées d'une boîte de vitesses à 5 rapports, un différentiel à glissement limité de type Torsen étant installé de série sur la 1,8 litre.

S'agissant de la sécurité, le double airbag a fait son apparition, de même que les ceintures de sécurité à prétensionneur. C'est ainsi armé, depuis le printemps 1998, que le Roadster Mazda a poursuivi sa marche victorieuse jusqu'à aujourd'hui.

La Mazda MX-5 est proposée en trois versions, à savoir MX-5 1.6i-16V Youngster, MX-5 1.6i-16V SE Youngster et MX-5 1.8-16V Youngster.

Le 8 février dernier, la 500'000<sup>ème</sup> Mazda MX-5 sortait de l'usine d'Ujina, exactement 9 ans et 10 mois après le démarrage de la production. De ce demi-million d'exemplaires produits, la moitié a été écoulee aux Etats-Unis et 20% ont trouvé preneur en Europe.

Depuis octobre 98, une MX-5 Coupé au tempérament éminemment sportif complète la gamme. Elle est proposée en versions GT et GT-R, avec les mêmes motorisations que le Roadster. Soit dit en passant, le Coupé sert de base à une MX-5 Cup dont une vingtaine d'exemplaires participent au championnat suisse de vitesse 1999, dans le cadre d'une coupe de marque.

### **Une série spéciale « 10<sup>th</sup> Anniversary »**

Une version spéciale de la MX-5, produite en série limitée, est présentée en tant que Première européenne lors du Salon de Genève 1999, afin de commémorer le 10<sup>ème</sup> anniversaire du Roadster Mazda.

Le modèle spécial «10<sup>th</sup> Anniversary» est basé sur la version 1,8 litre de la dernière MX-5, dont le succès ne s'est pas démenti depuis qu'elle a succédé à la MX-5 originale au printemps 98. Il s'en distingue toutefois par de nombreux équipements spéciaux, en particulier une boîte de vitesses à 6 rapports et étagement serré.

Son équipement intérieur et extérieur fait également l'exclusivité de cette version spéciale reconnaissable à sa peinture « Innocent Blue Mica », avec capote bleue assortie et couvre-capote. Les couleurs de l'habitacle – motifs deux tons noirs et bleus – sont en harmonie avec la teinte extérieure. Les sièges sont revêtus de daim bleu, avec des épaulements et des appuis-tête garnis de cuir noir. Chaque exemplaire de ce modèle commémoratif est livré avec un « certificat de propriété ».

Mazda produira le modèle spécial «10<sup>th</sup> Anniversary» à raison 7500 exemplaires pour le monde entier. Compte tenu de la popularité de la MX-5 en Europe, presque la moitié de cette production – soit 3700 unités – sera écoulee de ce côté-ci de l'Atlantique.

## **La Mazda MX-5 souffle ses 10 bougies**

### **VERSION COMPLETE**

**Chacun reconnaît à la Mazda MX-5 le mérite d'avoir relancé le marché des roadsters dès le début des années 90. Un marché qui avait connu son dernier boom dans les années 60 et que la plupart des marques avaient quelque peu délaissé depuis lors.**

Les visiteurs du Salon de Chicago, en ces jours de février 1989, n'en croyaient pas leurs yeux. Le très séduisant petit roadster dont les lignes n'étaient pas sans rappeler la silhouette de la légendaire Lotus Elan des années 60 n'était ni un concept car, ni un prototype. C'était une voiture de série, prête à être lancée sur le marché. Un roadster armé d'un charme fou, et surtout à la portée de - presque - toutes les bourses. Tout à fait dans l'esprit des créations britanniques et italiennes des années 50 et 60, mais bénéficiant en prime de la fiabilité d'une construction moderne.

Le succès immédiat que le petit cabriolet biplace connut dès son lancement en 1989 surprit tout le monde. Dix ans plus tard, tandis que le 500'000<sup>ème</sup> exemplaire vient d'être produit, la MX-5 peut se targuer d'avoir obtenu, pendant cette période, le meilleur score de vente jamais enregistré par un roadster.

## **Born in the USA**

Mais remontons au début des années 80. A Hiroshima, les stratèges de Mazda posent la première pierre d'un projet appelé « LWS » (Light Weight Sports car). Ce projet n'est toutefois qu'une option parmi d'autres, car il s'agit de définir le positionnement des futurs produits Mazda et l'image que la marque entend se donner à l'avenir. Il y a par exemple un projet de pick-up à moteur Wankel et un autre visant à créer un mini-monospace. Mais les esprits ne sont pas encore mûrs pour cela au début des années 80. Le roadster, lui, semble mieux correspondre à l'air du temps.

Finalement, trois projets de « LWS » sont mis au concours par Mazda. Deux émanent du Japon, il s'agit d'un roadster à traction avant et d'un autre à moteur central. Le troisième projet est l'oeuvre du centre de design californien de Mazda, à Irvine, et s'inspire de l'école classique : moteur longitudinal avant et roues arrière motrices, à la mode britannique. C'est le projet du studio californien qui l'emporte.

Reste à trouver les composants mécaniques adéquats. A cette époque, toutes les Mazda des catégories inférieure et moyenne ont d'ores et déjà adopté la traction avant. Pour réaliser le prototype, on est donc contraint de recourir à des éléments de suspension de RX-7 et de 929. S'agissant de la motorisation, on se rabat sur le 1,4 litre de l'ancienne 323 à roues arrière motrices. Si ce moteur fait parfaitement l'affaire pour le prototype, il s'agira néanmoins de trouver autre chose pour le modèle de série !

Une fois le projet approuvé, Mazda opte pour le moteur 1,6 litre à double arbre à cames en tête qui équipe à cette époque les versions les plus performantes de la 323. Des modifications sont toutefois nécessaires pour implanter ce moteur longitudinalement, et non plus transversalement comme dans la 323. La boîte de vitesses d'origine, par exemple, est remplacée par une boîte de RX-7 modifiée. Le rêve pour qui apprécie la précision et des débattements très courts. La MX-5 est née !

### **Le succès fut immédiat**

Dès son lancement, en mai 1989 sur le marché américain, puis au Japon (en septembre), en Europe et même en Australie, la MX-5 fait un tabac. En raison des longues listes d'attente, certains acheteurs potentiels se livrent à une surenchère pour pouvoir prendre livraison immédiatement de l'objet de leur convoitise. La concurrence n'en revient pas, et il faut attendre trois ans au moins avant que des modèles comparables n'apparaissent à leur tour dans ce segment dont nul n'avait imaginé qu'il pût renaître de la sorte sur un simple coup de coeur.

Pendant quatre ans, la seule et unique motorisation proposée est le quatre cylindres de 1,6 litre développant 85 kW (115 ch), remplacé dès le début de 1994 par un groupe de 1,8 litre (1840 cm<sup>3</sup> exactement) extrapolé de celui équipant la 323 GT. La puissance passe dès lors à 96 kW (131 ch). Toujours transmis aux roues arrière, le couple beaucoup plus « trapu » de ce moteur améliore considérablement l'agrément de conduite du petit Roadster.

Dès l'année suivante, soit en 1995, un moteur de 1,6 litre est réintroduit dans la gamme. D'une puissance limitée à 66 kW (90 ch), il dispose toutefois lui aussi d'une courbe de couple très intéressante.

### **Remise à jour en 1998**

En 1998, après neuf ans de production, une remise à jour de la MX-5 était devenue nécessaire. Mais changer une équipe qui gagne est toujours un exercice délicat. Les centres de design de Californie, du Japon et d'Allemagne ont donc été mis en compétition pour la réalisation de cet exercice de haute voltige. Certaines propositions étaient assez révolutionnaires. Mais une fois de plus, c'est le centre d'Irvine, en Californie, qui l'a emporté. La proposition américaine se limitait à une évolution en douceur de la MX-5, de manière à ne pas lui faire perdre les caractéristiques qui étaient à l'origine de son succès. Sans modifier radicalement la silhouette, on lui a donné une allure un peu plus musclée. La principale innovation touchait la face avant, les fameux phares escamotables étant remplacés par des optiques fixes, de forme elliptique. La découpe des portières s'apparentait désormais à celle de la célèbre RX-7 et la poupe plus arrondie soulignait l'élégance spontanée du Roadster. Les dimensions étaient toujours aussi compactes : + 25 mm en longueur, + 5 mm en largeur et - 5 mm en hauteur.

On conserva aussi le mécanisme d'ouverture et de fermeture de la capote, simple mais génial. La lunette arrière en plastique fut toutefois remplacée par une vraie glace dégivrante à cette occasion. En disposant la batterie et la roue de secours sous le plancher du coffre, on fit en outre progresser la capacité de celui-ci de 124 à 144 litres, tout en obtenant une volume plus facile à exploiter.

## **Deux moteurs de 110 et 140 ch**

Au chapitre des motorisations, enfin, Mazda opta pour des 16 soupapes DOHC de 1,6 et 1,8 litre développant respectivement 81 kW (110 ch) et 103 kW (140 ch). Rappelons que les anciennes motorisations se contentaient de 90 et 131 ch. En dépit de l'augmentation des puissances, les consommations diminuèrent quelque peu, passant de 8,5 à 8,1 litres aux 100 km pour la version 1,6 l et de 9,1 à 8,5 litres pour la 1,8 l. Les deux versions étaient équipées d'une boîte de vitesses à 5 rapports, un différentiel à glissement limité de type Torsen étant installé de série sur la 1,8 litre.

Le Roadster MX-5 était aussi remis à jour en ce qui concerne la sécurité. Le double airbag faisait son apparition, de même que les ceintures de sécurité à prétensionneur. La rigidité de la carrosserie était également améliorée, notamment au niveau des montants et du cadre de pare-brise. C'est ainsi armé, depuis le printemps 1998, que le Roadster Mazda a poursuivi sa marche victorieuse jusqu'à aujourd'hui.

## **Roadster livrable en trois versions**

Le Roadster est proposée en trois versions, à savoir MX-5 1.6i-16V Youngster, MX-5 1.6i-16V SE Youngster et MX-5 1.8-16V Youngster. L'équipement de série de la première comprend notamment un volant gainé de cuir « Nardi », le pré-équipement radio avec deux haut-parleurs, une boîte à gants verrouillable, la direction assistée, les lève-vitres électriques et le système antidémarrage.

A cela s'ajoutent, sur la version 1.6i-16V SE Youngster, l'ABS, des jantes en alliage léger de 15" chaussées de pneus taille basse (195/50 R15), le verrouillage centralisé, les rétroviseurs extérieurs à réglage électrique, un pré-équipement radio avec quatre haut-parleurs et antenne électrique, ainsi qu'un écran anti-turbulences derrière les sièges. La version 1.8i-16V Youngster est proposée avec un équipement similaire à celui de la 1.6i-16V SE Youngster, augmenté du différentiel à glissement limité de type Torsen.

Le 8 février dernier, la 500'000<sup>ème</sup> Mazda MX-5 sortait de l'usine d'Ujina, exactement 9 ans et 10 mois après le démarrage de la production. De ce demi-million d'exemplaires produits, la moitié a été écoulee aux Etats-Unis et 20% ont trouvé preneur en Europe. En Suisse, 3889 MX-5 ont trouvé acquéreur entre 1990 et 1998.

### **Gamme complétée par un Coupé**

Depuis octobre 98, un Coupé MX-5 au tempérament éminemment sportif complète la gamme. Il est proposé en versions GT et GT-R, avec les mêmes motorisations que le Roadster. Développé en exploitant à fond les qualités de base de la MX-5, il crée sa propre place dans la gamme Mazda pour la Suisse, allant se positionner au sommet de l'offre sportive de la marque. Soit dit en passant, le Coupé sert de base à une MX-5 Cup dont une vingtaine d'exemplaires participent au championnat suisse de vitesse 1999, dans le cadre d'une coupe de marque. Allégé de 100 kg et poussé à 160 ch, ce Coupé MX-5 spécialement préparé pour la course procurera un maximum de sensations. C'est le plaisir garanti, et à des conditions financières extrêmement intéressantes !

## **Une série spéciale « 10<sup>th</sup> Anniversary »**

Une version spéciale produite en série limitée de la MX-5 est présentée en tant que nouveauté européenne lors du Salon de Genève 1999, afin de commémorer le 10<sup>ème</sup> anniversaire du Roadster Mazda.

Le modèle spécial «10<sup>th</sup> Anniversary» est basé sur la version 1,8 litre de la dernière MX-5, dont le succès ne s'est pas démenti depuis qu'elle a succédé à la MX-5 originale au printemps 98. Il s'en distingue toutefois par de nombreux équipements spéciaux, en particulier une boîte de vitesses à 6 rapports. L'étagement serré et les débrayements courts de cette boîte invitent à pratiquer une conduite active sur les petites routes sinueuses, afin de profiter pleinement de la plage de couple du moteur 1,8 litre et de ses 140 ch. Ainsi doté, le modèle « 10<sup>th</sup> Anniversary » permet d'exprimer pleinement le brillant potentiel du petit Roadster. Son équipement intérieur et extérieur fait également l'exclusivité de cette version spéciale reconnaissable par ailleurs à sa peinture « Innocent Blue Mica », avec capote bleue assortie et couvre-capote.

Les couleurs de l'habitacle – motifs deux tons noirs et bleus – sont elles aussi en harmonie avec la teinte extérieure. Les sièges sont revêtus de daim bleu, avec des épaulements et des appuis-tête garnis de cuir noir. Le volant Nardi et le pommeau de levier de vitesses sont gainés de cuir noir-bleu assorti. Chaque exemplaire de ce modèle commémoratif est livré avec un « certificat de propriété » signé par James E. Miller, président de Mazda Motor Corporation, et établissant les numéros de série et de châssis de la voiture.

## **7500 exemplaires, dont 3700 pour l'Europe**

Mazda produira le modèle spécial «10<sup>th</sup> Anniversary» à raison 7500 exemplaires qui seront vendus au Japon, en Europe, en Amérique du Nord et en Australie. Compte tenu de la popularité de la MX-5 en Europe, presque la moitié de cette production – soit 3700 unités – sera écoulee de ce côté-ci de l'Atlantique. Cette décision reflète le succès obtenu sur notre continent par la marque Mazda dans son ensemble et la MX-5 en particulier. Elle témoigne aussi de l'importance accordée au marché européen. Les ventes du constructeur japonais y ont en effet augmenté de 13,5% en 1998, culminant à 238'000 véhicules. Ceci constitue la troisième année consécutive de forte croissance et représente plus du quart des ventes totales de la marque dans le monde (ou plus de 40% du total des ventes hors Japon).

La MX-5 «10<sup>th</sup> Anniversary» contribuera à la poursuite de cette croissance. Revitalisée, la compagnie prévoit en effet de vendre 300'000 véhicules en Europe en l'an 2000, ce qui représente 2% de part de marché.