

Mazda MX-5

La Mazda MX-5, l'histoire humaine du cabriolet le plus vendu au monde.

La MX-5 est devenu un classique commercialisé depuis 30 ans maintenant, avec quatre générations qui se sont succédées. Mais saviez-vous que l'on doit cet énorme succès à une rencontre entre un journaliste américain, un ingénieur japonais et à leur passion pour l'automobile ?

par Nicolas Laperruque - 21 juin 2020



Les phares escamotables sont la signature des premières MX-5



un intérieur simple, dédié à la conduite



La MX-5 procure de vraies sensations



en vert et intérieur cuir camel, elle singe les anglaises



Les quatre générations de Mazda MX-5



Trente ans plus tard, la MX-5 est toujours là



La plus rare des MX-5, la version Le Mans en hommage à la victoire de Mazda dans la Sarthe



L'histoire de la MX-5 commence par un "voyage presse" à l'occasion de la présentation de la première Mazda RX7 en 1978.

Le constructeur japonais a convié toute la presse automobile à venir découvrir sa dernière sportive. Parmi ces journalistes, l'américain Robert Hall fait le voyage.

Hall, qui parle japonais, a l'habitude de couvrir ce genre d'événements et échange régulièrement avec Kenichi Yamamoto, ingénieur en chef chez Mazda.

A la fin de la présentation, les deux hommes ont une conversation au cours de laquelle Yamamoto demande à Bob Hall ce que pourrait être la prochaine Mazda sportive.

Des lignes pures
Le roadster, un art oublié

A l'époque Bob Hall est nostalgique des petits roadsters anglais. Les Austin Healey, Triumph et MG ont bercé son enfance et disparaissent du marché les un après les autres.

Les Italiens désertent également ce marché à faibles volumes, et il ne viendrait à l'idée d'aucun constructeur de se lancer dans le petit roadster sportif deux places.

Pourtant Bob répond à Kenichi Yamamoto que Mazda devrait se lancer sur ce marché, puisqu'ils seront bientôt les seuls.

Pour joindre le geste à la parole, Bob Hall se saisit d'une craie et commence à dessiner sur un tableau noir, le profil d'une petite deux places cabriolet, qui devra évidemment être une propulsion, légère et facile à fabriquer.

Bunzo Suzuki, responsable des relations presse chez Mazda immortalise ce croquis, sans se douter qu'il deviendra historique.



La MX-5 va rapidement envahir la Californie

Trois ans plus tard, en 1981 Bob Hall rejoint Mazda USA. La branche américaine du constructeur japonais dispose en effet d'un bureau de design qui crée ses propres modèles destinés au marché US.

Il travaille d'abord sur le pick-up B200. Un jour, lors d'une visite de Kenichi Yamamoto, ce dernier lui rappelle sa suggestion d'un petit roadster.

Le nippon demande à Bob Hall de travailler sur ce projet. Mais à une condition : la future MX-5 n'étant absolument pas prioritaire pour Mazda, et pas prévue au programme pour l'instant, il devra travailler dessus, en dehors des heures de boulot.

Après la validation du projet, les équipes de design japonaises et américaines sont mises en concurrence.

Mais c'est le projet Californien qui remportera le droit de dessiner la MX-5, grâce à une maquette aux proportions parfaites et possédant une vraie personnalité.

Lors de sa première apparition publique en février 1989, au salon de Chicago, la MX-5, également appelée Miata aux Etats-unis et Eunos au Japon, fait l'unanimité.

Avec ses proportions, ses caractéristiques et son look, elle se pose en héritière des Lotus Elan ou Triumph Spitfire, la fiabilité japonaise en plus.

Les phares escamotables finissent de faire craquer les amateurs d'automobile.

Les bons de commande se remplissent à la vitesse grand V, obligeant le constructeur à décaler le lancement européen.



Les deux premières générations

La joie du conducteur

En dehors de son design réussi, la MX-5 possède un autre atout. Son design tout en rondeur cache en effet un châssis particulièrement réussi.

La MX-5 est une propulsion offrant un plaisir de conduite unique. Légère, fiable, facile à entretenir et accessible à partir de 14 000 dollars lors de son lancement, la MX-5 a tout pour plaire et va rapidement envahir la côte ouest des Etats-unis.

Le succès sera mondial, contrariant toutes les analystes qui pensaient le marché du roadster fini, car passé de mode.

La MX-5 remplace dans le coeur des passionnés les roadsters de collection, tout en offrant une facilité d'usage et une fiabilité de japonaise neuve.



un profil inimitable

Une mode qui ne passe pas

Aujourd'hui la MX-5 est produite depuis plus de 30 ans.

Une MX-5 NB a succédé à la première génération, délaissant ses phares escamotables, puis une NC et une ND, noms de code des troisième et quatrième générations.

La Mazda MX-5 offre toujours les mêmes sensations.

La conduite amusante, cheveux au vent.

Elle symbolise toujours, plus de 42 ans après la discussion entre Bob Hall et Yamamoto, ce que doit être une voiture de sport.



Fiche Technique Mazda MX-5 1.8

Type du moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal avant

Distribution : Double arbre à cames en tête

Nombre de soupapes : 4 par cylindre

Cylindrée : 1840 cm³

Puissance : 130 chevaux à 6500 tr/min

Couple 15.5 mkg à 5000 tr/min

Type : Propulsion

Longueur : 397 cm

Largeur : 168 cm

Hauteur : 124 cm

Coffre : 135 litres

Poids : 990 kg

Vitesse max 198 km/h

Tarif d'époque pour une Mazda MX-5 NA en 1990 : 139 900 F en 1990 soit 32 981 € (Source INSEE. Pouvoir d'achat d'une somme en euros ou en francs d'une année donnée en une somme équivalente en euros ou en francs d'une autre année, corrigée de l'inflation observée entre les deux années.)

Tarif neuf d'une Mazda MX-5 ND en 2020 : À partir de 28 900€
Côte d'une Mazda MX-5 NA : Entre 6000€ pour une NA 1.6 90 ch, et 7500€ pour une 1.8 130 ch. Un exemplaire en conduite à droite sera moins cher, parfois jusqu'à la moitié du prix.