Article écrit par Nicolas HEIDET le 12 juillet 2022

La saga Mazda MX-5 : 33 ans de perfection

C'est le roadster le plus vendu de l'histoire : 4 modèles se sont succédé depuis 1989 en dépassant le million d'exemplaires produit en 2016. Retour sur une petite saga !

Nous sommes en 1978. Un journaliste américain, Bob Hall, est sur un voyage de presse pour l'essai de la nouvelle Mazda RX-7. Bob Hall parle japonais et a l'habitude d'échanger avec l'ingénieur en chef de Mazda, Kenichi Yamamoto. L'Américain est fan de roadster anglais et s'attriste de voir ce type de voiture disparaître peu à peu. Il suggère au Japonais de créer son roadster tout en lui offrant ce qu'il faut de modernité. Deux ans plus tard, le journaliste est embauché au style de Mazda. Il travaillera sur le futur Pick-Up B200, puis très vite, on viendra lui rappeler ce fameux projet de roadster. Alors, en Californie, Bob Hall passe ses heures hors du travail à réunir une équipe de projet. Au début des années 80, ils se mettent à acheter tout ce qui est proposé à la vente en roadster aux États-Unis. Durant des mois, son équipe va vivre en Californie quotidiennement avec toutes ces voitures. Le but ? Prendre le meilleur de ce qui existe et produire son roadster. Si on regarde le résultat dans ses moindres détails, on remarque que l'architecture moteur est copiée chez Alfa-Romeo, la ligne aux Lotus Elan et Triumph Spitfire.

MX-5 NA (1989 - 1997)

En 1989, c'est au salon de Chicago que la « Mazda Xperience 5 » fait son entrée en scène. Aux États-Unis, on lui donne même le nom de Miata et au Japon celui de Eunos. Cette voiture redonne un sérieux coup de jeune aux roadsters britanniques qui semblent restés coincés sur la fin des années 60. Une ligne ronde et efficace, un habitacle disposant de l'essentiel mais qui offre tout de même un très bon niveau d'équipement pour l'époque (les constructeurs japonais avaient pour habitude d'en offrir plus que tous les autres). Ce que l'on aime aussi, ce sont ses phares escamotables mais aussi et surtout la fiabilité de son moteur, son équilibre sur la route. Une propulsion ultralégère et courte qui permet de rouler facilement dans la circulation en se faufilant partout. D'un petit tour de bras, on rabat le toit vers l'arrière et on file sur les routes pour apprécier le grand air : c'est ça le concept d'une MX-5. Là où les Anglais et les Italiens manquaient souvent de fiabilité, là où d'autres se montraient compliqués au niveau de la cinématique d'ouverture de la capote, Mazda parvient à produire le roasdster le plus simple et le plus efficace du monde. On ne va pas se mentir, le succès va être immédiat. D'autanthque son prix aux États-Unis (14 000 dollars) met tout le monde d'accord. Cette première génération (la NA) reste une voiture extrêmement bien construite. Plus de 30 ans après, elle ne compte que très peu de défaut et son moteur 1,6 litre (emprunté à la 323 de l'époque) de 115 ch est tout simplement increvable, même sa version dégonflée à 90 ch. À vrai dire, même le bloc 1,8 qui arrivera par la suite sur ce modèle n'apportera pas grand-chose de plus. D'ailleurs, de manière générale, toutes les MX-5 s'apprécieront parfaitement avec le moteur d'entrée de gamme.

MX-5 NB (1998 - 2004)

En 1998, celle que l'on découvrait dans le jeu Grand Turismo sous le nom de Eunos par laquelle il faut passer pour obtenir un permis pour aller plus loin dans le « game » (raison pour laquelle on reste

encore plus devant son écran…), arrive sur le marché. Certains lui trouveront trop de ressemblance avec la première. Il n'en est pourtant rien puisque la NB fait certes toujours dans la rondeur, mais offre davantage de galbes avec un capot plus imposant et des flancs plus marqués, sans oublier les épaules arrière également plus larges. Les phares escamotables ont disparu au profit de blocs larges très à la mode en cette veille de 2000. Les fans de la première génération ne vont pas vraiment l'aimer. Et bien ces gens ont tort ! Car au quotidien, cette MX-5 2e du nom est beaucoup mieux ! Meilleure liaison au sol, coffre plus grand (+20 dm2, ce n'est pas dingue mais c'est toujours ça de pris), meilleure pour son intérieur plus ergonomique, meilleure pour son moteur 1,6 l d'entrée en gamme de 110 ch qui offre d'excellentes prestations, meilleure pour sa direction assistée, meilleure pour ses airbags conducteur et passagers. Son tarif en France restait encore assez abordable en gravitant autour des 16/17 000 euros. Ce que l'on peut retenir de cette génération, c'est que l'on pouvait traverser la France soit par autoroutes, soit par départementales avec une voiture assez confortable pour l'époque (et surtout pour un roadster), ce qui ne gâche rien.

MX-5 NC (2006 - 2015)

En 2005, Mazda décide de rentrer sa MX-5 plus agressive. La ND (ou 3e génération) s'offre des ailes plus anguleuses, un capot nervuré et des phares amincis. Cette génération affiche désormais 4 mètres de longueur mais conserve son agilité naturelle sur petite route et se faufile toujours aussi aisément en ville. Outre la version roadster, cette génération inaugure une déclinaison Roadster-Coupé qui bénéficie d'un toit escamotable ne pesant que 37 kg. On ne croise d'ailleurs que très rarement cette version dans l'Hexagone. Sous le capot, on trouve un moteur 1,8 l de 126 ch et un 2 litres de 160 ch. Curieusement, même s'il ne vous colle pas à votre siège, c'est le petit 1,8 l que l'on préférera le plus souvent.

MX-5 ND (2015 - ?)

Avec la génération actuelle, Mazda est revenu sur les fondamentaux de la MX-5. La voiture est désormais plus courte (3,92 mètres) et le style extérieur, bien que suffisamment agressif, s'est adouci, permettant d'améliorer l'équilibre dans son ensemble. À bord, les changements sont bien plus notables. Les matériaux ont beaucoup progressé en qualité perçue. Entendons-nous bien. Toutes les générations de MX-5 sont parfaitement construites et leurs intérieurs durables. Mais cette dernière va plus loin avec des matières moussées et une présentation globale plus haut de gamme. Pourtant, si son tarif a forcément augmenté, il reste le roadster le plus attractif du marché. Ce qu'il faut noter, ce sont les haut-parleurs implantés dans les sièges (pratiques), l'ouverture de la capote en toile encore mieux guidée car plus légère, mais aussi la position de conduite plus accessible (même pour les grands) grâce à une colonne de direction plus facile à régler. Et puis, même dans une grande ville comme Paris, on se faufile entre les voitures avec une telle facilité (la direction est franche et permet d'effectuer de vrais mouvements tout en gardant le coude à la portière) que l'on a presque l'impression de rouler à bord d'un scooter à 4 roues. Sous le capot, on trouve un petit moteur 1,5 l de 131 ch et une version 2 litres de 184 ch. Là encore, on peut largement se contenter du petit moteur même si… le 2 litres se révèle très appréciable car plus vivant dans les tours à l'approche de la zone rouge (un peu à la manière d'un VTEC de chez Honda). Si on adore le roadster, cette 4e génération a également été déclinée en coupé-cabriolet nommé RF et doté d'une cinématique d'ouverture comparable à ce que l'on trouve sur une Ferrari California (ou Portofino). Là encore, on décapote en quelques secondes seulement, mais le système ne fonctionne que jusqu'à 10 km/h (donc autant s'arrêter). Une version qui offre plus d'insonorisation et d'isolation et qui affiche surtout une ligne un peu différente faisant justement référence à des coupés japonais de la fin des années 60 (pas forcément des Mazda d'ailleurs…). Aucune information sur l'avenir de la MX-5 mais ce qui est certain, c'est qu'il est totalement improbable que le constructeur puisse l'arrêter.