riotophonio SRD CRAER RATION LIVALITADO

> LA GAZETTE DU CLUB PASSION

Bonjour,

SOMMAIRE

Voici déjà revenir l'automne, et avec lui tombent les traditionnelles feuilles mortes mais surtout notre deuxième gazettel

> raison pour abandonner les bonnes habitudes: profitons des beaux jours reste pour rouler les heveux dans le vent, et le:

stopper vos ardeurs !

Un bon pull over ou

la mimix

Pages 3, 4, 5.....

LE PORTRAIT

Pages 6, 7, 8, 9......

Page 10, 11, 12, 13..

La concession

Page 14, 15, 16, 17..

tout en joie quand les autres sont déprimés par la rentrée

LA MODIF

Page 18..

Profitez-en car bientôt la pluie puis la neige viendront gâcher notre jeu favori... et nous obligeront à nous couvrir. Mazda y a pensé,

en nous dévoilant récemment la version «cc» de la MX-5 troisième du nom. Une MX-5 Roadster Coupé qui sous son toit rigide vous protégera encore mieux des intempéries de toutes

sortes, mais qui saura toujours retirer le haut quand il le faudra... Pour notre plus grand plaisir.

Ce n°2 vous présentera entre autres ; le miroir du su-

L'équipe du Mag vous souhaite une bonne

Julien

Administrateur du forum mx5passion



Que se passe t'il dans votre tête quand vous allez dans votre restaurant favori et que vous vous apercevez que le propriétaire et le chef ont changé?

C'est à peu près ce qu'il s'est passé dans l'esprit de tout les Miatistes il y a maintenant plus d'un an, quand la troisième génération de notre roadster favori est sortie. Les rumeurs les plus folles avaient précédé la présentation officielle: 200 chevaux, 60 kilos de plus, un diesel, une option siège éjectable, bref, il était alors presque impossible de faire la part de fantasme et la part de réalité.

Puis, un mois avant le lancement officiel, les premières photos furent rendues publiques et à première vue, avec ses poches sous les yeux, ses larges hanches et son aspect plus massif que les générations précédentes, beaucoup ont craint le pire. « Fin d'une génération », « C'est plus ce que c'était », « Elle va être lourde » sont les commentaires qui ont alors fusé de toutes parts.





Sachant que le nombre de siège n'a pas changé sur cette génération, on se plait à imaginer que l'Américain moyen commande les Milkshakes par 2, histoire de ne pas risquer l'hypoglycémie!

En regardant bien, on trouve même des airbags latéraux, un contrôle de stabilité et des arceaux... bref, tout ce que la plupart des Miatistes ne s'attendait pas à trouver, voire même, ne voulait pas trouver!

Pourtant, la communication Mazda était claire: L'esprit « Jinba-Ittai *» avait été la ligne directrice du concept et les chiffres eurent vite fait de rassurer la plupart.

* osmose entre le destrier et le cavalier

Question taille, la voiture a légèrement grandi : 20mm plus longue, 40mm plus large et 20mm plus haute.

Pour le poids, 10 kilos, c'est ce que la NC a pris comme embonpoint dans le changement de génération ; difficile de faire mieux, surtout si l'on pense à toutes les nouvelles règles de sécurité et d'anti pollution que Mazda a du respecter sur cette troisième mouture et puis surtout, l'essentielle répartition du poids 50/50 entre l'avant et l'arrière est -

toujours là.

Question moteur, Mazda a joué la continuité en offrant 2 moteurs bien distincts, un 1.8 litre et un 2.0 litres.

Le premier afin de satisfaire les « cruisers » qui jurent que la MX-5 est un roadster de balade et le second pour les « racers » qui veulent certes se promener, mais aussi avoir le petit plus de puissance qui permet de s'enlever du milieu plus rapidement.

La Mx-5 n'est toujours pas une arracheuse toutefois ni un navire de croisière ceux de la génération bitume

Les deux moteurs sont diffèrents de précédente de par un

A titre de comparaison, la première golf GTI pesait 900 kilos... la dernière version pèse plus de 1300 kilos : Certes, le nombre d'année entre les générations est plus important pour la Golf, mais il est clair que cette dernière a pris plus de 10 kilos à chaque évolution.

couple plus important à bas régime qui favorise les reprises... Mais le caractère est toujours là puisque la valeur de couple maximale n'arrive « qu'à » 5000 tours.



Mais ne nous leurrons pas, même avec ses 160 chevaux, la Mx-5 n'est toujours pas une arracheuse de bitume ni un navire de croisière qui vous permettra de traverser l'Allemagne à 250 km/h. En revanche, elle est toujours capable d'aller faire les courses chez Auchan, d'aller visiter belle-maman le dimanche ou de se faire coincer dans un bouchon sur l'A7 un Samedi de juillet, mais son domaine de prédilection reste la p'tite route bien escarpée type gorges du Verdon.

Maintenant, les têtes se tournent vers la nouvelle qui a été présentée en Juillet a Londres : La MX-5 CC, ou, de par ce qui semble être son nom officiel, la MX-5 RHT pour Rétractable Hard top (Toit dur rétractable). Les premières photos sont sorties et les avis divergent : Pour commencer, la forme de la vitre arrière dérange certains, ensuite, la prise de poids (37kg par rapport à la version toit souple, mais répartition 50/50 conservée) qui donne 37 raisons aux intégristes du light is right de dénigrer la petite nouvelle.

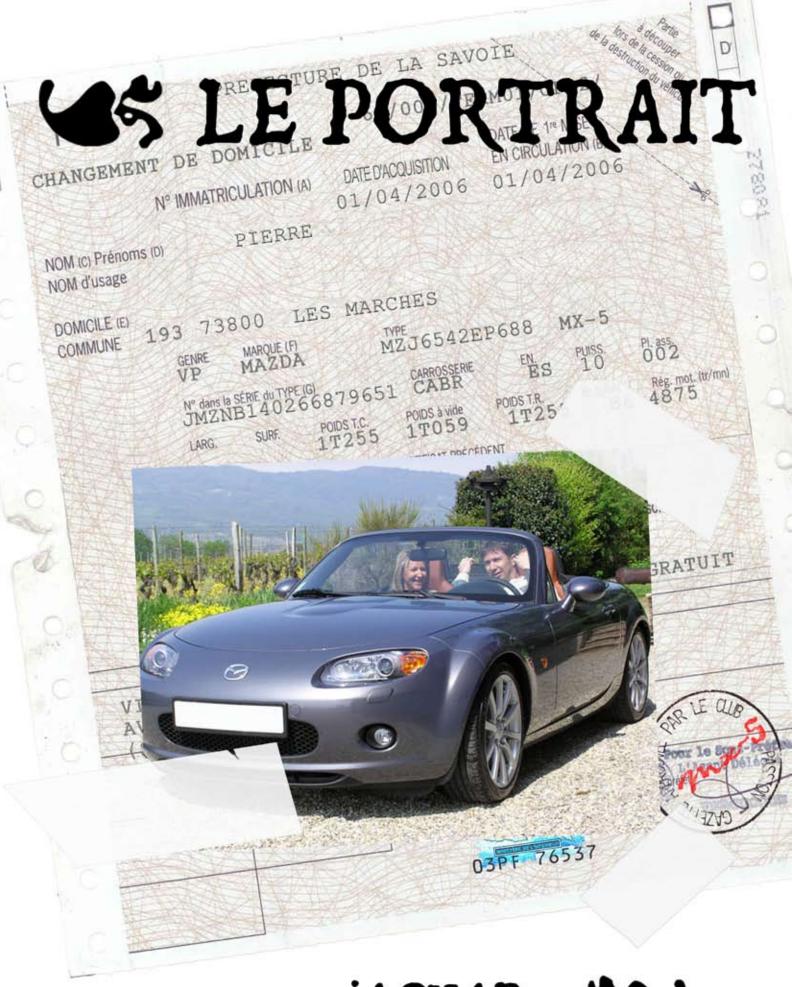
La vrai question est surtout de savoir s'il y aura cannibalisation de la version capote par la RHT... En effet cette dernière semble avoir de très bons arguments pour pénétrer le marché en force : La capacité du coffre reste la même, toit ouvert ou fermé, ouverture en 12 secondes, un niveau sonore annoncé toit fermé, comme inferieur à la version toit souple, un couvre toit qui finit fort bien la ligne en position ouverte...etc Le service marketing de Mazda s'est certainement intéressé à la question, mais la paranoïa de nombreux acheteurs potentiels risque de favoriser les ventes de la RHT par rapport à la NC originale sur le marché français.



De toutes façons, l'important, c'est qu'en ces temps d'essence trop chère et de répression routière toujours plus forte, une voiture comme la MX-5 continue à exister et même à être renouveler. Bien sûr elle s'est un peu embourgeoisée et l'originale reste la première avec sa bonne bouille et ses phares rétractables mais cette nouvelle génération nous permet de continuer à rouler différemment, pas forcement par nécessité mais aussi pour le pur plaisir d'enchaîner quelques virages en essayant de sentir la route, les appuis, les transferts de masse et de se retrouver à sourire comme un con au volant d'un jouet de plus de 1000 kilos. Si c'est pour ça que vous avez acheté une MX-5, peu importe que vous ayez une MK1, 2, 3, RHT, 4... ou que sais-je, ce qui compte, c'est que le Jinba-Ittai soit en vous!

Au plaisir de le partager avec vous, Valentin.









Pierre, l'un des premiers heureux possésseurs d'une 3èmè génération, une question de passion...

MAZDA MX5 2.0 L Performance Galaxy Grav et Cuir Fauve - Pack Alarme Spécifique - Feux Xénons - Système Audio BOSE -Boulon Antivol et Tapis de Sol MX5 Offerts ainsi qu'une belle bouteille de champagne dès l'arrivée de la belle !

C'est un ensemble de choses... mais il est évident que la passion est positionnée loin devant les autres!

L'histoire commence quand j'étais tout p'tit. Vas savoir pourquoi... mais quand on voulait m'offrir une petite voiture miniature ou que moi même j'en voulais une... il fallait que ce soit un Cab.

Puis, dès que j'ai eu le permis, j'ai failli acheter mon premier Cabriolet ... Désolé, pas une MX5 mais une 504 Cab V6 que je me suis fait souffler sous le nez. Le boulot et mon ancienne compagne m'ont éloigné de mes passions.... trop d'ailleurs.....

Et depuis ces trois dernières années, j'ai retrouvé petit à petit ma «Liberté» et ma passion a repris de plus belle. Et pourtant j'étais à deux doigts de signer pour une RX8 quand j'ai eu la déception de ne pouvoir l'avoir avec un toit ouvrant! Hé oui, ca c'est uniquement pour le Japon I Au même moment je lorgnais de plus en plus sur un Cab mais je ne trouvais pas parfaitement chaussure à mon pied à part avec la Z3 que je trouvais top mais trop orientée aspirateur à gonzesses (désolé pour ceux qui en ont une ...). Quand j'ai découvert le mythe Miata et cette nouvelle NC, le Jinba ittaï MX5 et quand je l'ai vu de visu au Salon de Genève... j'ai littéralement craqué. Je suis resté au moins 1 heure à en faire le tour et làààà, il y avait quelque chose de pas habituel en moi... bref j'étais tombé amoureux de la bêêêête.

Le budget n'était pas le soucis, même si je n'avais pas un radis pour me la payer... tout du moins jusqu'à ce que j'ai fini de régler mes affaires personnelles... mais cela ne pouvait pas attendre une année de plus. J'ai cherché vainement à commander la limited pourtant 7 mois avant sa commercialisation officielle en France (si si!) mais en vain. Du coup j'ai fait le méga forcing en faisant comprendre à ma concession qu'il était inadmissible de mettre à dispo comme seule documentation à ses anciens ou futurs clients la doc de la Limited et pire d'empêcher de construire une limited à partir d'une Performance... bref, mon commercial s'est démené comme un fou et a fini par trouver dans son ordinateur des commandes spéciales.... mais il s'est mis à dos Mazda France qui refusait au départ de la construire.... Tout s'est très vite arrangé dans le bon sens. Je ne regrette d'ailleurs rien car, non pas que je n'aime pas le rouge, mais le galaxy grey est bien plus discret avec le Cuir Fauve... En cours de commande, j'ai demandé à effectuer un rabaissement à -40mm car elle était vraiment trop haut perchée dans la dite version sportive (Performance) donc commande effectuée via Mazda Speed de 4 ressorts Eiback avec montage direct dès l'arrivée de madame en concession avec Garantie conservée!

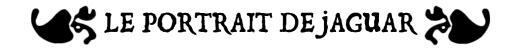
Mes prochains investissements courant 2007 : une admission complète ainsi que l'échappement sport de chez Mazda Speed

Aujourd'hui je peux vraiment dire qu'un rêve et une passion de gosse se sont enfin réalisés. De plus j'ai rencontré par le Forum MX5Passion des vrais passionnés et des gens intéressants. Bref lonque vie à notre passion pour nos mimix qui en plus est nettement partagée par mon amie.

Aujourd'hui, nous avons réalisé 4 belles sorties et tout ce que je peux vous dire c'est qu'elle fait vraiment sont effet. Ce n'est pas un simple regard mais un sacré torticoli pour les promeneurs et les autres automobilistes.... Nous nous sommes même fais arrêter pour être pris en photos à deux reprises.....

Je rajouterai juste que je suis passionné de sport et de technologie liés au monde automobile depuis tout petit. Je vais donc traquer chaque détail concernant le style, moteur, pièces annexes, technique de soudure, la chasse au poids etc... et n'hésiterai pas en permanence à me renseigner chez tous les équipementiers auto comment leur veille technologie évolue au fil du temps.

Pierre



L'interview de Calico:

Calico dit: Bonjour Pierre, Jaquar sur notre forum....

Pierre dit : Salut Calico.... mais je ne connais pas ton vrai nom !!!

Calico dit : avec un tel pseudo tu es sure de ne pas t'être trompé ? c'est MX-5passion ici, pas Bourg'passion..... lol (Lionel pour

mon prénom)

Pierre dit: non non, je tiens ce pseudo depuis que j'ai 13 ans

Calico dit: Tu as mordu un prof?

Pierre dit: C'était mon pseudo informatique. En fait au moment ou Internet démarrait, nous on faisait déjà du Chat en 3613

le soir après 22h30 à 0,13 centimes de francs la minute!!!

Calico dit: ah ouéééééé je l'ai fait aussi 3615 ULLA.....

Pierre dit : J'ai monté avec des copains un des plus grands forums parisiens qui se nommait BUSTER, l'un des plus grands forum de passionné de Apple II, II GS et Macintosh!

Calico dit: OK, et sinon tu pourrais te présenter un peu, âge, ect....?

Pierre dit : Alors : J'ai 39 ans (et toutes mes dents), un Enfant de 6 ans qui s'appelle Thomas. Divorcé depuis peu et je suis en train en même temps de refaire ma vie aussi.... bientôt on sera 7 en tout... cela va clairement changer. Je suis informaticien plus spécialisé dans les Arts graphiques

Calico dit: 7..... pffffffff les vacances en MIX ça va être chaud

Pierre dit : non heureusement pour une partie ils sont déjà grands et surtout nous avons clairement établi les règles : La mimix arrivant en même temps, nous avons dit à nos enfants respectifs que nous aussi nous avions le droit de réaliser un beau cadeau... la MX-5 et en profiter égoïstement. Notre but est de pouvoir nous évader régulièrement et la MX-5 est faite pour cela et en même temps connaître d'autres passionnés comme nous via le forum avec de belles sorties en mimix

Calico dit: Dis moi 39 ans, une nouvelle vie, une MX-5 NC neuve..... Tu nous fais ta crise de la quarantaine?

Pierre dit : c'est marrant c'est souvent la réaction immédiate de chacun...

Calico dit: Et sinon tes premiers souvenirs automobilistique?

Pierre dit : depuis tout petits j'ai eu des cabriolets entre les mains parce que je ne voulais que ça, dans ma famille le parrain de mon père avait une DS Cab, et tout au long de mon adolescence cela me trottait de plus en plus, bref mon père avant viré sa cuti chez Peugeot.... j'étais tombé sous le charme de la 504 Cab

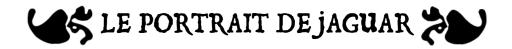
Calico dit: Pininfarina..... Saint homme

Pierre dit: mais j'ai eu la chance de démarrer avec une Mercedes 280 SE

Calico dit: une pagode?

Pierre dit : SL je crois plutôt, je ne sais plus le sigle... de ce jour je savais que dans ma vie j'aurai forcément un cabriolet un jour. J'ai aussi eu la chance entre temps de travailler chez Peugeot au Siege et d'être l'un des Premiers à découvrir une voiture de sport... la 205 T16 elle n'était pas sortie officiellement... montrée uniquement au cadre de chez Peugeot.... à l'époque. Bref Sport... Cab....

Pierre dit : Il fallait animer les deux. La raison de la vie m'a obligé à acheter du Fuel au quotidien mais depuis que j'ai récupéré ma liberté et retrouvé une compagne aussi passionnée que moi et ayant les même goût la MX-5 est arrivée !!!!!!!!!!



La suite et fin de l'interview de Calico:

Calico dit : la mix est le véhicule le plus sportif que tu es possédé ?

Pierre dit : Non, mes voitures que je considérais comme sportive que j'ai possédé en neuf ! Par ordre d'arrivée 205 D Turbo préparation GTI et optimisation de l'ensemble, Golf III GT TDI Spécial Préparation spécifique ABT 130 cv pour 1Tonne bref couple de folie et toute la préparation châssis, pneus etc... AUDI A3 TDI 110 ABT 140 cv full options

Calico dit: BOUAHAHAHAHAHA... on a dit sportive pas Gazouz.... ne me dit pas que tu préfères les coups de boutoirs d'une TDi aux envolé d'un bloc essence pointus?

Pierre dit : voilaaaaaaaaaaaaaaaaa une ESSENCE : AUDI A4 Avant quattro full options 180 1.8 T et 210 bourrins en sortie et préparation de l'ensemble aussi !!!!!!

Calico dit: OUFFFFFF cet homme à bon fond

Pierre dit : non sur mais je maîtrise le TDI sur plein de paramètres et non des moindres le méga couple et l'AUTONOMIE soit 1400 km avec un plein de 55 litre tout en avoinant !!!! Quand on a pas beaucoup d'argent et obligé de faire de la route.... Faut trouver des solutions ... Je suis aussi passé au GPL aussi... en 307 SW Full options 2.0 ESS optimisé à 150 cv : pas un foudre de guerre mais en injection liquide c'était vraiment pas mal du tout

Calico dit : tu t'enfonces Pierre, continue et j'ai peur de devoir passer sous un tunnel, ce qui brouillerait la réception....

Pierre dit : héhéhé... Tu as en face de toi quelqu'un qui a été plus ou moins raisonnable au fil du temps mais qui s'est quand même lâché tout de même !!! Et je n'ai pas cité toutes mes voitures. J'ai aussi la chance d'avoir un oncle qui à réussi... j'ai conduit tout ce qui est de plus puissant mais elle ne sont pas à moi, F40.... Porsche Carrera 4 etc... La F40, c'est de la folie de rouler avec ça sur route ouverte tout simplement, mais malgré tout on peut plus ou moins arriver à conduire cela en douceur

Calico dit: ca tombe bien ie suis fou, tu m'invites au prochain barbeug' de ton oncle, j'adore cet homme...

Pierre dit : si tu veux mais pour cela il faudra aller à Monaco!

Calico dit : j'adore Monaco, et justement je voulais essayer les notes de frais du mag'... gnégnégné

Pierre dit : Le dernier jouet que l'on a testé : Cayenne Turbo, une Gaillardo et une Murcielago

Calico dit : Si demain tu étais une sorte de Noé et que avant le déluge tu puisses sauver 5 autos de n'importe quelle génération, ce serait lesquelles?

Pierre dit : La DS, Jaquar Type E, Une Ferrari forcément mais laquelle elle sont toute belle, Nos trois générations de Mimix impérativement!

Calico dit: Comment vis tu le regard des autres au volant de ta mx?

Pierre dit : En fait, cela se passe très bien à part que c'est toujours autant amusant de voir les têtes se tourner mais pas qu'un peu.... je te raconte pas le méga torticolis de chacun à chaque fois. Le plus marrant certains se sont même arrêtés pour prendre des photos !!!!

Calico dit: Et si ton achat était à recommencer?

Pierre dit : Sans hésitation : LA MÊME !!!!!!!!!!!!

Calico dit: Parfait tout ça, merci beaucoup et bonne soirée à toi et à ta tribu!













Une fois le pont reliant l'Île au continent passé, le convoi de 30 MXS s'étire

doncement, se regroupant aux carrespours ou ralentissements. Le road book

doncement, se regroupant aux carrespours ou ralentissements. Le road book

nous indique à merveille la route à emprunter, même s'il est facile de se

nous indique à merveille la route à emprunter. Finalement il ne doit y

laisser suider par la voiture qui nous précède, qui elle même scrit,

laisser suider par la voiture qui la trecède et ainsi de suite... Finalement il ne doit y

laisser qui la précède et ainsi de suite... Finalement d'alumente en notre

par la voiture qui la précède et ainsi de d'apprès-midi est

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

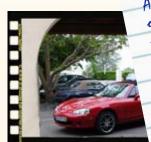
avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

avoir que Jean luc devant qui lit le road book ... qu'il a lui-même écrit,

laisser qu'il a lui-même le road book ... qu'il a lui-même le ridit qu'il a lui-même le road book ... qu'il a lui-même le ridit qu'il a lui-même





peus ae peace que l'intérieur, bummm que de belles idées!

là, un p'tit gadget pour l'intérieur, bummm que de belles idées!

Nous y voilà donc: description vivante du métier de boulanger, épopée du Nous y voilà donc: description vivante du métier de brische et lorsque l'ondateur de la Mie Câline et de sa fameure brioche. L'attention est à lorsque londateur de la Mie Câline et de sa fameure brioche. Le tour londateur de la Mie Câline et de pabrication même de la brioche et lorsque l'on aborde la fabrication même de la brioche : le tour comble lorsque l'on aborde la fabrication même de patrication divertissant! Le tour notre hôte nous demande de mettre la mairé, exercice divertissant! Le tour notre hôte nous demande du musée, exercice divertissant! Le tour ci qui cuira pendant notre visite du musée, exercice divertissant! L'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de l'odeur est des plus et de la life de la l





diantre que c'est bon!!

Nous quittons le village en passant au fied du moulin Rairé, un des seuls

Nous quittons le village en passant au fied du moulin Pairé. Je ne sais pas

à avoir tourné sans interruption depuis le 16ème siècle. Je ne sais pas

à avoir tourné sans interruption depuis le nous devant ce moulin ou les badauds

qui purent les plus admiratifs: nous devant cas une chose est sûre: que

qui purent les plus admiratifs: nous jusqu'à l'hôtel nous permet de digérer

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chose est sû de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans res clambres et de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans reserve de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans reserve. Une nouvelle

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans permet de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans permet de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans permet de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans permet de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chans permet de

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de beaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de leaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de leaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de leaux roadsters... En tout cas une chore est sûre : que

devant ce cortège de leaux r





























Pour Vendredi, c'est Emmanuel qui prend la tête du convoi, il s'est occupé de la reconnaissance de cette partie de la sortie. Après la Vendée hier, nous découvrons la Cote d'Amour, entre pares à huîtres et cabanes de pêcheurs sur pilotis, pas de doute, nous sommer bien au bord de l'Atlantique! La route nous conduit jusqu'à la Pointe St Gildas d'où nous partons pour aller en direction du Croisie. Saint Brévin, Le Pont de Saint Nazaire, Pornichet, La Baule, Le Pouliguen et la Côte Sawage, tour cer lieux aux noms connus nous offrent de superber payrages, le soleil tentant quelques timides incursions entre mages et crachins bretons, mais il en

La paire au Croisie permet de déguster quelques prints de mer dans le restaurant la faut plus pour décourager des miatistes.





Salicorne et de faire une petite promenade dans les rues de la vieille ville et du port. Nous repartons par les micro routes qui sillonnent les marais salants, puis Piriac. (les pirates, ils ont voles notre recette!), la Pointe du Castelli et la cité médiévale de Guérande. La visite se fait au milieu d'un flot de touristes décourageant, chacun report done à son rythme en petit groupe. Nous nous retrouvous alors malencontreusement avec AntoineToutCourt (à qui nous avons rendu sa voiture empuntée au départ du Croisic) et Jean-Pierre notre ami misse à nos trousses. Malgré tour nor efforts nour n'arriverons par à les perdre ni le long de la Vilaine, riaigre sous nor Wors nous navverone par a les polies petites ni à Herbignac ni sur le pont de la Roche Bernard, non plus sur les jolies petites





Pendant ce temps nous allons découvrir le petit port de Larmor Baden où se tient la fête des vieux gréenents, l'occasion de manger une délicieuse crêpe au caramel router remortant vers Larmor Baden an beurre salé accompagnée d'une bouteille de cidre. L'heure du repar approche, nous voici de retour dans l'ancien monastère reconverti en auberge de charme. Le repar sera l'occasion du tirage au sort des soodies offerts par Mazda France, chanceux nour reportors avec un sac à dos et un range CD. La soisée se poursuit tranquillement du coté du bar, dans la bonne humeur et la décontraction, à l'image



de tout le week end!

Samedi matin les MX reconvertes de rosée restent top up sur le parking car le rendez vous est donné au pied du bus! Serge vient nous chercher dans la salle de petit déjeuner, c'est vrai qu'on se trouvait un peu seul, mais comment pouvions nous savoir que tout le monde était déjà dans le bus en train de nous attendre?...



















... Nous voilà donc dans le bus, direction Port Blanc où nous attend un bateau pour faire le Grand Tour commenté du Golfe du Morbihan de près de deux heures. Le soleil est au rendez vous, du moins par intermittence, le vent également, il fait frais sur le pont, mais les commentaires du quide et la beauté des côtes et îles qui s'offrent à nous en valent la peine! Une occasion de découvrir le Morbihan sous un autre regard qui a vraiment plu à tous.

Après avoir fait provision de 'Kouign aman' au départ du Bono, notre prochaine rencontre avec les spécialités locales se fait à la crêperie de Kervenir où nous avons la visite de Mr Lagaffe. C'est aussi l'un des charmes de la sortie : mettre des visages sur les noms de ceux avec qui nous discutons de temps à autre sur le forum. Certains disent même l'avoir vu sur le bateau, à croire qu'aujourd'hui nous serons en retard sur tout!

Ce soir nous devons rejoindre Lohéac, lieu de notre dernière muit, mais avant d'y arriver, le road book nous réserve quelques belles surprises, à commencer par la Trinité sur Mer - Florence Arthaud, Laurent Bourgnon, l'Amiral vous aussi ça vous dit quelque chose? - puis les alignements de Carnac et Kermario. L'occasion de faire là aussi un bel alignement de couleurs dans une allée boisée, il n'y a par à dire, une 30 aine de MX5 les unes derrière les autres, c'est sympathique!

Nous repartons ensuite vers Auray puis Sainte Anne d'Auray, qui sera l'occasion d'un pit stop dans un casé très typique, croisant devant la parte Sergio et sa Jemme venus tout deux d'Italie en NC. Evidement la pause s'éternise un peu, et avec nos compagnons d'infortunes, AntoineToutCourt (tiens donc encore!) ainsi que Philippe et Catherine dans leur belle NC toute neuve, nous allons rejoindre la troupe à un sythme agréablement soutenu sur ces petites routes du pays de l'Argoat. Nous voilà aux abords de la célèbre forêt de Brocéliande, dans le petit village de Paimpont. Au détour de cette petite cité enchanteresse, chacun cherche Merlin et autres fées présentes dans les souvenirs des comtes pour enfants, les plus chanceux auront trouvé une auberge disons 'charmante' qui agrémentera les conversations

Nous voilà donc arrivés à Lohéac, cité de Michel Hommel, dernière ville étape de la



La petite ville est charmante, l'accueil également. Le repas du soir sera ponctué par les remerciements à nos chers organisateurs, Jean Luc, Serge et Emmanuel pour leur préparation sans faille et la balade de toute beauté qu'ils ont su nous concocter! Les questions se posent sur la destination de la prochaine sortie Nationale, impossible d'en savoir plus pour le moment... La soirée se prolonge pour certains au petit café d'en face,

pour notre part cette fois nous ne serons pas en retard pour rejoindre Morphie.

Le dimanche, après le petit déjeuner dans la salle des chasseurs sous le rejard intimidant de gibiers bien immobiles sur les murs, nous nous dirigeons au Manoir de l'Automobile de Lohéac. Que dire de la visite de ce baut lieu de l'automobile si ce n'est vous conseiller d'y aller? Les installations y sont magnifiques, les voitures superbes et la présentation de toute beauté, vraiment un endroit à conseiller !

Il est déjà midi et l'heure des 'au revoir' a sonné; ceux qui ont le plus de route à faire pour rentrer filent rapidement, d'autres traînent un peu plus, peut être n'ont-ils pas envie de partir, mais la sortie est bel et bien finie... Pour notre part nous ne résistons pas à la crêperie repérée à l'entrée de la ville ; la double chocolat en dessert, si vous allez au Manoir, ne la manquez pas ; ni à aller faire un tour, en spectateur, autour du circuit qui se trouve derrière le Manoir. L'occasion de voir quelques jolies voitures tourner sur une piste un peu humide. Pas de doute, nous avons aussi un peu de mal à partir tant l'endroit est agréable. Le retour nous permettra de trouver le supteur de la 4ème sur les petites routes de la région, mais aussi malbeureusement les traditionnels embouteillages de rentrée sur Paris lors des retours de longs week-ends.

Cette première expérience de sortie Nationale pour nous ne demande qu'à être renouvelle, l'ambiance y est sympathique, l'organisation excellente et la destination choisie merveilleuse. Viendez nombreux et à l'année prochaine donc!

Géraldine et Ambroise.



La concession



Faire un article sur une concession dont je suis un client fidèle est un exercice difficile. Bien entendu il serait simple de me taxer de partialité; alors afin de désamorcer tout de suite les critiques, j'avoue. Oui, je suis d'une mauvaise foie tout à fait exceptionnelle et oui j'aurais beaucoup de mal à dire du mal de la concession Mazda Austerlitz.

Maintenant que le décor est planté, tentons de reprendre un peu de sérieux et de parler « vrai ».

Ma première visite à la concession s'est déroulée fin 2002 alors que je venais voir celle qui allait devenir Ma Mx5. Julien, le vendeur à qui j'eût à faire tenta bien de me reprendre mon véhicule précédent à un tarif, disons «garage». Cependant l'honnêteté (oui, oui faut me croire) m'oblige à dire qu'il tenta par tous les moyens de me dissuader de lui vendre ma Saxo, me conseillant de la revendre par moi-même afin d'en tirer un meilleur prix.

Bref, au lieu de continuer des heures à raconter ma vie, je fût très content de mon achat (et de la vente de ma Saxo tout seul) et de tout l'entretien qui s'en suivit et qui continue encore aujourd'hui près de quatre ans plus tard.

Mazda Austerlitz est une des trois plus anciennes concessions de la marque en France. Avec aujourd'hui 20 ans d'existence et une réputation établie en région parisienne et bien au delà, Austerlitz pourrait paraître comme une institution indéboulonnable. Cependant, la politique du géant américain Ford, actionnaire majoritaire de Mazda, concernant la distribution des véhicules japonais met des bâtons dans les roues de la finalement petite concession parisienne.

En effet, la multiplication des revendeurs multi-marques Ford/Mazda rogne sur les parts de nos amis du boulevard de l'hôpital.

De plus, la politique de la municipalité parisienne clairement « anti-voiture » n'aide pas non plus la concession qui devient chaque année plus difficile d'accès, sans parler des stationnements qui sont dans le quartier un véritable casse-tête.

Mais malgré tous ces obstacles, Austerlitz reste un point d'ancrage important pour la marque de Hiroshima avec ses 250 à 300 véhicules vendus (dont tout de même un tiers de Mx5, ce qui en fait le premier vendeur de notre roadster chéri sur l'hexagone) et ses 2500 voitures entretenues annuellement.

Forte d'un personnel de 12 collaborateurs dont deux vendeurs et une équipe de sept professionnels à l'atelier, la concession gère aussi bien la vente de véhicules neufs et occasion que l'entretien général. L'espace étant compté sur le site même, la soixantaine de véhicules en attente de livraison est stockée dans divers parkings disséminés dans la capitale. Sur place l'atelier permet de parquer une vingtaine de véhicule alors que cinq postes de travail permettent aux mécaniciens de s'occuper des voitures en réparation ou révision.

Puisque nous en sommes à l'atelier, allons voir Mr Fernando Guerreiro, chef vénéré et figure rassurante pour tous les clients qui laissent leur automobile adorée entre ses mains expertes.



« La Mx5 est une voiture facile à tous les points de vue. La seule réserve que j'émets à son sujet c'est de ne jamais la prêter quand il pleut ! ». Voilà l'avis premier d'un professionnel. Cependant « Mr Fernando » n'est pas uniquement un professionnel. Lorsqu'on évoque la Mx5, l'employé depuis 20 ans à Austerlitz s'efface devant l'amoureux du petit cabriolet. « J'en ai eu deux. Une Mk1 que j'ai revendue à un forcené qui ne me lâchait pas, puis une Mk2 que j'ai toujours aujourd'hui et dont je me sers le week-end pour me promener et aller au golf. »



Fernando Guerreiro: chef d'atelier

Fernand, comme ses collègues l'appellent, aimerait bien participer à quelques sorties avec le club Mx5 passion, mais pour l'instant son emploi du temps partagé entre courses amicales en karting, club de vélo et golf ne lui en laissent pas beaucoup le loisirs. Ce sera peut-être quand même pour bientôt...

Mais le temps des confidences se termine et Fernand reprend le ton du professionnel pour nous parler un peu de la Mx5 au quotidien dans son travail, et de sa clientèle. « Les propriétaires de Mx5 sont majoritairement des gens faciles à vivre à l'atelier. Il s'agit principalement de passionnés qui aiment leur véhicule et le laissent ici en toute confiance. »

Il faut dire que l'ensemble des travaux d'entretien et réparation sont effectués sur place par un pool de mécaniciens spécialisés dans les produits Mazda et plus particulièrement dans la Mx5 du fait du grand nombre qui se vend à l'étage supérieur. Seule la peinture est sous-traitée à un spécialiste extérieur. Mais laissons le chef d'atelier terminer son travail et profitons d'un moment de répit pour aller embêter le « patron ».

Mr Lafranchis occupe un bureau donnant directement sur la rampe d'accès au garage. Ouvert et plutôt simple dans ses propos, il nous explique l'historique de la concession, ses difficultés et points forts actuels ainsi que sa position vis-à-vis du club Mx5 Passion : « Avec un tiers des véhicules vendus, la clientèle Mx5 est cruciale pour Austerlitz Automobile. Voilà pourquoi nous faisons un effort pour contenter les membres du club qui sont nombreux à nous faire confiance. »

Tout comme Mr Fernando, le patron semble apprécier les possesseurs de Mx5 pour la simplicité des rapports qu'ils entretiennent avec l'établissement. L'arrivée imminente de la mx5 « CC » risque de booster les ventes d'ici la fin de l'année alors que déjà la NC « capote » connaît un début de carrière en retrait des attentes initiales. C'est l'occasion pour ce businessman de se remémorer l'arrivée de la Mx5 sur le sol français : « Mazda France avait rassemblé tous les concessionnaires en 1991 pour leur présenter la Miata et leur demander quelles seraient leurs estimations de vente. L'accueil général fût plutôt timide, chacun y allant de son chiffre frileux. Une, peut-être deux, éventuellement trois... Ouand est arrivé le tour d'Austerlitz qui n'était pas alors une des grosses pointures de la marque, j'ai annoncé 50



voitures. Les autres concessionnaires m'ont regardé étonnés en me traitant de fou. Mais finalement cette voiture a suscité une telle demande que nous n'en avons même pas eu assez. Johnny Halliday entre autres en voulait 3 d'un coup. Malheureusement nous n'avons pas réussi à les lui procurer. »



Je profite de la grande disponibilité de Mr Lafranchis pour lui poser des questions un peu plus « club » que tout ce que j'ai fait jusque là. Quelle est, par exemple, la politique d'Austerlitz concernant le montage d'accessoires ? « // est un fait que nous sommes responsables de la qualité des accessoires que nous montons, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Ainsi nous privilégions les accessoires homologués constructeur. Cela permet en plus, le cas échéant, de ne pas rendre caduque la garantie. »

Et les accessoires Mazdaspeed ? « Dans ce cas il s'agit surtout d'une politique de la marque en France. Tant que

la demande pour ces accessoires n'est pas suffisante, l'importation ne présente pas d'intérêt pour Mazda France et donc, à moins de faire nous même les démarches nous ne sommes pas dans une position idéale. Cependant nous essayons actuellement de trouver un réseau via l'Allemagne pour proposer cette gamme. De plus nous n'avons aucun problème pour trouver un arrangement afin d'effectuer les travaux de montages si vous venez avec les pièces ou si vous nous faites une demande précise pour que nous les fournissions de nous même pour les monter. ». Ainsi tout espoir n'est pas perdu pour nous les amis!

Mais n'abusons pas de la gentillesse du patron et allons embêter la troisième et dernière personne représentant un des pools d'activité principaux de la vitrine parisienne.

Julien, alias Tinou pour les forumistes, est vendeur à Austerlitz depuis maintenant 4 ans. En tant que vendeur principal de la concession il est certainement le mieux placé pour nous parler des acheteurs de Mx5 et ce, d'autant plus qu'il en est un véritable amoureux lui-même.

« Pour moi la meilleure des Mx5 est la Mk1 en version BBS, cependant je ne suis pas totalement objectif sur ce point, étant moi-même possesseur d'un exemplaire. A vrai dire si j'étais honnête, je dirais que la meilleure est véritablement la Mk3 en version 2L performance, version toile. »

Bien sûr ces propos peuvent paraître totalement démago vu que le bonhomme vendra certainement plus de NC que de NA, mais son argumentaire est finalement convainquant

« La NC est bien plus confortable et facile à vivre. » Ah, c'est pas beau de vieillir....



Julien, alias Tinou sur le forum Mx5passion

Et Julien de nous expliquer son rôle vis-à-vis du club.

« Je suis le représentant officiel de Mazda Austerlitz auprès de Mx5 Passion. A savoir que j'ai dans mes attributions la tâche de prendre la température des clients du club vis-à-vis de la concession, mais aussi celle de présenter aux membres du club les dernières nouveautés. Ainsi à l'arrivée de la NC j'ai participé à plusieurs sorties (club ou juste forumistes parisiens) au volant d'un des premiers modèles reçus pour la présenter et la faire essayer aux membres présents. »

Mais alors que la conversation part dans des directions plus générales sur la longueur des jupes de filles et l'importance d'un bon vin pour accompagner un barbecue, Mr Lafranchis se joint à nous pour discuter encore un peu avant de fermer la boutique. « Au fait, Julien n'a pas encore réussi à vous revendre une NC ? Quel bon à rien *vraiment!* » Le ton est donné, maintenant c'en est fini de l'interview « pseudo-professionnelle » et c'est le temps des confidences plus naturelles.

« Sans vouloir en rajouter sur les problèmes de la boite, c'est vrai que les temps sont durs pour nous du fait de la concurrence accrue et de la reconnaissance de nos mécaniciens. En effet nous avons de nombreuses demandes émanant de plusieurs autres concessions Mazda pour les aider dans certains cas de dépannages ardus. Hélas, cela ne nous facilite pas toujours le travail, même s'il est toujours gratifiant de savoir que notre compétence est reconnue dans tout le réseau France. »



Et voilà, c'est l'heure de se quitter. Comme à chaque fois, ma visite chez Austerlitz Automobile se sera éternisée. D'habitude je viens juste récupérer ma Miata en révision et je reste à discuter avec Julien, cette fois-ci je n'avais rien à récupérer mais c'est tout le personnel présent qui aura tenu le crachoir jusqu'à l'heure ou madame commence à râler que je ne sois pas rentré. J'ose une dernière question avant de partir « Et vous n'avez jamais pensé à sponsoriser un client miatiste pour courir en compétition automobile? » la réponse tombe, sans appel « Non, en fait ce n'est pas à nous de le faire, éventuellement à Mazda France. Mais en ce qui nous concerne ce n'est pas dans nos plans. » Tant pis, j'aurais essayé...

Philippe, alias Lagrange sur la forum Mx5passion

Pourquoi?

Le coffre de la MX-5 est équipé d'un système de barres de torsions simples dans leurs fonctionnements qui se chargent de légèrement soulever le coffre a son déverrouillage et de le maintenir en position ouverte. Lors de l'installation d'un porte bagage ou d'un aileron sur le coffre, ces mêmes barres peuvent être montées a un cran supérieur afin de garantir le déverrouillage malgré le poid supplémentaire mais elles ne sont pas toujours assez puissantes pour maintenir celui-ci en position ouverte. Les risques de fractures du cranes ou de grosse bobosse à la tête sont alors relativement élevés.



Montage:

Plutôt facile, bien prendre son temps et compter plus ou moins une heure. A gauche du coffre, enlever la barre de torsion et la garniture, puis enlever la tôle de protection. 2 boulons à défaire puis attacher la plaque de fixation et l'entretoise à l'aide des 2 boulons fournis. C'est à ce moment qu'il faut prendre son courage à deux mains... et faire un trou dans le bras qui rattache le coffre à la voiture! Attention, c'est plutôt épais! Commencer avec une petite mèche avant d'attaquer au 8 qui est nécessaire pour fixer l'écrou de



fixation. Tester doucement pour être sur que ça ne coince pas quelque part et remonter la tôle de protection et la garniture.

Qualité perçue :

Ce système a le grand avantage de ne pas prendre de place dans le coffre et d'être quasiment invisible. Le tout donne une impression de qualité et de solidité. Le but recherché est atteint, le coffre tient bien ouvert même avec le porte bagage en place.

Réversibilité:

Presque totale mais puisqu'il faut faire un trou dans le support de coffre, celui-ci restera toujours.

Prix: de 58 à 69 euro.

Fournisseur(s): www.mx5parts.co.uk ou http://www.ilmotorsport.de/

Info en +: Si il n'y a pas de porte bagage ou d'aileron sur le coffre, celui ci se soulève vite, très vite... à tel point qu'il faut faire attention lorsque l'on déverrouille à la clef de ne pas se le prendre en travers de la figure!

Nous tenons à remercier et à féliciter;

- Christophe (Minhug sur le forum Mx5passion) pour sa contribution à la rubrique « la mimix »
- Pierre (Jaquar sur le forum Mx5passion) pour sa contribution à la rubrique « le portrait »
- Aux participants de la sortie Nationale
- Au personnel de la concession de Mazda Austerlitz et à Philippe (Lagrange sur le forum MX5passion) pour leurs contributions à la rubrique « la concession »

Pour nos prochains numeros, nous sommes à la recherche de volontaires pour la rédaction d'articles de sorties, la présentation d'une mx ou le reportage sur une concession. Merci de contacter l'une des personnes de l'équipe du Mag, Valentin, Aurelien ou Ambroise qui espèrent que vous avez eu autant de plaisir à lire ce magazine que nous

