

MotoMania

LA GAZETTE DU
CLUB
Mx-5
PASSION

N°6 - Mars 2008

SOMMAIRE

Nos cousins français la nomment MX-5, chez nous, au Québec, c'était la Miata jusqu'en 2006 où le nom MX-5 est devenu mondial. Le club Miata de la Montérégie a débuté en 1994. À ce moment là, il n'y avait que 7 membres.

La mimix

Pages 3, 4, 5, 6, 7.....

C'est en 1997, suite à une chronique dans le journal «La Presse», que ce nombre est passé à au-delà de 200 membres. Aujourd'hui, nous sommes 288 membres.

LE PORTRAIT

Pages 8, 9, 10, 11, 12, 13.....

Nous avons une dizaine d'activités par année. Ces dernières années, nous avons eu de superbes activités: rassemblement où nous avons réunis 333 Miata dans le même parc, nous sommes allés à 48 Miata sur le barrage Manic 5, New-Hampshire, Vermont, Charlevoix.

LA SORTIE

Page 14, 15, 16, 17.....

LE CONCOURS PHOTO

Page 18.....

LA MODIF

Page 19, 20.....

Nous postons, chaque mois, un journal imprimé à tous nos membres ; plusieurs les collectionnent ; on trouve dans ce journal: les présentations et inscriptions aux activités, un résumé de la dernière randonnée avec photos, des chroniques des nouveaux modèles, etc.

Bonne année, bonne santé à toutes les mx !

Le club fut fondé par Jean Roy, puis Normand Leclaire et, depuis janvier 2007, c'est moi le président et c'est un très beau défi. Je suis bien entouré et nous avons toujours de très bonnes idées pour préparer de nouvelles randonnées pour plaire aux membres. Le taux de participation est entre 30 et 60 Miata par activité. Lorsque j'irai en France, il me fera plaisir de vous saluer.

Encore des nouveautés ? Evidemment ! Une nouvelle rubrique pour démontrer vos talents de photographe et un miatiste bien connu sur le forum mx-5passion qui se joint à nous ; « Xave » qui, en plus de naphta, essaiera de ne plus faire frémir les plus assidus de la correction orthographique. A ce sujet, voici l'occasion d'aborder le fonctionnement du mag ;

Voilà maintenant plus de deux ans que nous essayons au mieux de partager notre passion. Le mag c'est un forum de discussion pour la conception, un site, 2 correcteurs, 2 photographes, 3 esclaves et 1 monteur graphique ! Mais avant tout, c'est essentiellement grâce à vos participations à toutes les rubriques que cette gazette existe ! Sans votre aide, nous n'aurions jamais pu réaliser ces 6 numéros depuis notre création.

Alors, comme on ne le dit jamais assez dans le mag : « merci encore à tous ceux qui ont participé et participeront à la réussite de miatamania, le magazine des passionnés de Mx5. »

Au plaisir

Bonne lecture, l'équipe du mag

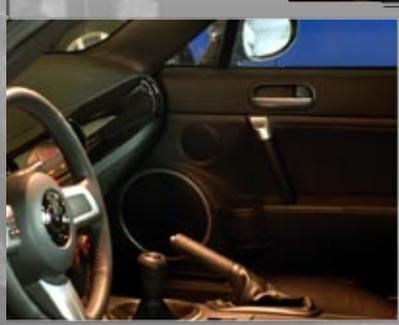
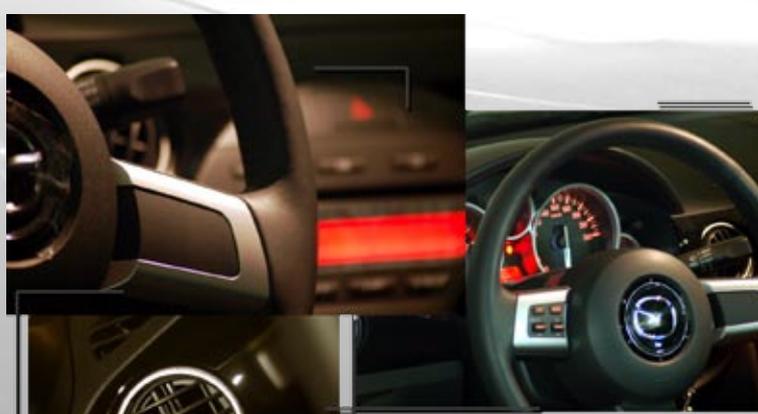
Pierre Durand, président du club Montérégie

La Miata



« Ibuki »... Insuffler une énergie nouvelle... quelques mots qui en disent beaucoup sur le projet de Mazda concernant sa troisième version de la MX-5, projet qui a tout d'abord été présenté sous la forme du concept car nommé « Ibuki » au Tokyo Motor Show en 2003. Ce premier jet devait donner les grandes lignes de la MKIII : plutôt ambitieuses ! Il s'agissait alors de garder l'esprit des deux précédentes versions, de conserver des caractéristiques techniques cohérentes avec la MX-5, et surtout, de présenter une voiture sportive avec une allure de grand jouet qui plaît tant au public!

Mais d'autres enjeux tournaient autour de ce concept qui, avec l'apport des nouvelles évolutions technologiques, devait garder un poids raisonnable. Dans cette atmosphère d'impatience, les rumeurs les plus folles ont accompagné la sortie de ce projet et, notamment, au sujet des moteurs proposés pour faire avancer ce futur bolide. Par exemple, certaines évoquaient la présence d'un « Wankel »...



C'est au salon de Genève, qui eut lieu au tout début de l'année 2005, que la MX-5 MKIII fût présentée au grand public. Comme souvent lors de nouveautés, elle va plaire ou déplaire et faire l'objet de multiples comparaisons avec les versions qui l'ont précédée. La version définitive, présentée à ce salon, est principalement l'œuvre du studio japonais de la marque. Ce dernier avait été mis en concurrence avec les centres de design européen et californien. Au final, plus de 300 ébauches ont été produites avant d'en arriver à ce résultat !

Plus longue, plus large, plus haute, mieux équipée, la nouvelle MX-5 parvient tout de même à ne peser qu'une cinquantaine de kilogrammes de plus que la MKII ! En effet, l'allègement figurait également sur les projets de Mazda tout en améliorant la rigidité, la sécurité et le style (jantes de plus grand diamètre).

La miata



A souligner toutefois que, même si de loin et au premier coup d'œil, la MKIII ressemble à la MKII, Mazda a tenu à préciser qu'aucune pièce n'est commune avec l'ancienne, à l'exception des répéteurs de clignotant à la forme arrondie très caractéristique !

Dans tous les cas, l'un des éléments les plus commentés est bien entendu l'esthétique générale du modèle, que ce soit au niveau extérieur mais également intérieur.

Indéniablement, cette MKIII, ou NC, a un côté sportif rageur, cela provient en partie de ses ailes « bodybuildées » qui donnent à cette nouvelle Miata une silhouette plus massive et agressive. Les phares se font discrets, le capot s'offre un bosselage relativement marqué et le pare-choc avant retrouve sa prise d'air arrondie si chère aux puristes, qui avait été oubliée sur le modèle FL !

L'arrière reste, quant à lui, fluide et caractéristique des MX-5. Les feux, qui conservent l'allure générale des précédentes Miata, ont cependant évolué pour se mettre d'avantage au goût du jour avec un style « Lexus ». Les teintes disponibles sont au nombre de 9, il y en a pour tous les goûts, du gris au rouge, du bleu au vert et même du blanc au noir ! A sa sortie, Mazda opte pour la traditionnelle capote manuelle en tissu. Néanmoins la firme nipponne avait déjà un

Le cuir, suspensions Bilstein, des barres anti-rapprochement, feux anti-brouillards, climatisation automatique, boîte 6...

autre projet en tête pour son cabriolet, celui du toit escamotable « en dur », système dont on a pu observer le développement chez de nombreux constructeurs depuis quelques années...

Dans le cockpit, les choses ont vraiment changé. En effet, la planche de bord paraît plus stricte et la présence importante de plastiques durs peut poser certains questionnements sur la qualité de la finition.



Ainsi l'intérieur de cette nouvelle MX-5 tend plutôt à un rapprochement vers le style des voitures germaniques plutôt qu'aux formes particulières que Mazda avait l'habitude de développer. Les équipements sont toujours plus importants avec la mise en place de quatre airbags, d'un saute vent, de la centralisation, d'un volant multifonction, de l'autoradio 6 cd et de la climatisation manuelle (en option pour le modèle tendance). Sur les portières, des porte-boissons ont été installés, ceux-là semble être pratique, cependant ils peuvent paraître superflus car déjà présents sur la console centrale. A noter également les sièges monoblocs, que l'on retrouve sur la première version de la MX-5 et la FL.

Parmi les grands progrès liés à ce modèle, notons qu'à l'instar du concept-car « Ibuki », l'empattement a été augmenté, cela a permis de reculer l'ensemble motopropulseur vers l'habitacle de 135 mm, celui-ci se trouve désormais en position centrale avant, permettant de conserver une répartition idéale des masses de 50/50 entre les deux trains. Autre atout, l'habitabilité gagne un peu en espace, plus que précieux pour les grands gabarits. D'ailleurs, pour ce public, le volant est dorénavant réglable en hauteur mais, malheureusement, pas en profondeur.

La miata



Lors de sa sortie commerciale en France, trois versions de la NC ont été proposées : la 1,8L Élégance avec, notamment, les jantes en 16 pouces, la 1,8L Élégance pack comprenant, en plus, une sellerie cuir et les sièges chauffants, puis la 2,0L Performance comprenant le cuir, des suspensions sport Bilstein, des barres anti-rapprochement, des feux antibrouillards, des jantes alu en 17 pouces, la climatisation automatique, une boîte 6 ainsi qu'un très important pédalier alu... ! Une Série Limitée 3rd Generation Limited basée sur la Performance a été développée avec une peinture (Velocity Red Mica), des jantes et des ornements spécifiques (*).

Concernant les motorisations, la MKIII marque également le coup avec deux moteurs différents : un 1,8L de 126ch et un 2,0L de 160ch ; même si les performances ne sont pas largement supérieures aux précédents modèles (1,6L et 1,8L). Question confort, la MKIII est plus raide que les versions précédentes mais elle est toujours aussi joueuse même si la présence de l'ESP la rend plus « stable » (à noter que l'ESP est totalement déconnectable). Ajoutons que ce modèle est équipé, de série, de jantes en alliage de 16 pouces (17 pour la Performance) ainsi qu'un accroissement notoire du système de freinage.

* : voir le N°2 de MiataMania !



Quand à la consommation d'essence, question des plus essentielles à l'heure où le prix de l'or noir flambe littéralement, elle se situe aux alentours de 8,5L/100 en conduite mixte pour le 1,8L et de 9L/100 pour le 2,0L, ce qui, somme toute, est plutôt raisonnable. Le réservoir, quant à lui, garde sa capacité de 50L.

Le coffre de la MKIII se veut plus grand avec une capacité de 150 litres, espace gagné avec la suppression pure et simple de la roue de secours au profit d'un petit kit anti-crevaison ! Un petit coffre est également présent entre les deux sièges permettant le rangement de CD ou autres petits objets.



Le prix du neuf est plutôt contenu s'étalant de 21 100 à 26 600€. Le marché de l'occasion est encore récent sur ce modèle mais étant donné la tendance à surcoter des MKI et MKII, il est probable que ce soit identique pour la MKIII. Parmi les options, citons la climatisation (1 150€), la peinture métallisée (450 €) et, uniquement disponibles sur le modèle 2,0L Performance, le système audio Bose à 7 HP à 820 € ainsi que le pack associant alarme et commande à carte (ouverture et démarrage) à 490 €. En accessoire, le hard-top disponible depuis début 2006 a un prix avoisinant les 2 000 €. Ce dernier n'est pas compatible avec les MX-5 NA et NB.

En conclusion, Mazda avec sa MX-5 MKIII, a tenté de mettre son roadster fétiche d'avantage dans l'air du temps tout en prenant en compte l'esprit des versions précédentes qui ont eu un succès important auprès du public. Certains la trouve très réussie, d'autres un peu « embourgeoisée », dans tous les cas, à sa sortie, elle a suscité un intérêt immense à travers le monde et continue à faire parler d'elle !



LE PORTRAIT

PRÉFECTURE DES HAUTS DE SEINE

Partie à découper lors de la cession ou de la destruction du véhicule

CHANGEMENT DE DOMICILE

N° IMMATRICULATION (A)

DATE D'ACQUISITION
03/03/2004

EN CIRCULATION (B)
03/03/2004

NOM (C) Prénoms (D)
NOM d'usage

OLIVIER

DOMICILE (E)
COMMUNE

193 92600 ASNIERES S SEINE

GENRE VP MARQUE (F)
HONDA

TYPE
MJH1405YF742

N° dans la SÉRIE du TYPE (G)
JHMAP12531T68311

CARROSSERIE
CABR

EN ES

PUISS. 16

Pl. ass. 002

SURF. POIDS T.C. 1T535

POIDS à vide 1T245

POIDS T.R.

Br. (dBA) 67

Rég. mot. (tr/mn) 6225



03PF 76537

KAKU...



LE PORTRAIT DE KAKU



Nous continuons dans ce numéro 6 à regarder de l'autre côté de notre pare brise en invitant parmi nous un roadsteriste sympa. Kaku nous livre son histoire et nous raconte comment il est passé de la MX5 à la Honda S2000, une grande soeur un peu rebelle...

L'interview de Yacco :

YACCo dit : Bonjour M'sieur KaKu !

Olivier / Kaku dit : Bonjour M'sieur Gazette !

YACCo dit : Histoire de mieux cerner qui se cache derrière ce pseudo intrigant, peux-tu te présenter rapidement ?

Olivier / Kaku dit : Bien sûr. Je m'appelle Olivier, j'ai 34 ans et je roule en S2000 depuis 2004, après une bonne période en Miata auparavant.

YACCo dit : Donc un poil attiré par les roadsters on dirait, non ?

Olivier / Kaku dit : Ca se pourrait bien en effet, grâce, ou à cause, d'un copain qui m'a fait découvrir le topdown à bord d'une Triumph Spitfire lors d'une nuit d'été ...

YACCo dit : On ne va pas rentrer plus dans le détail, c'est ton intimité, mais c'est là que tout a commencé alors, pour le topdown bien sûr ? Auparavant, tu étais plutôt un automobiliste lambda ou avais déjà des voitures plaisir ?

Olivier / Kaku dit : Bah, j'ai commencé comme la plupart d'entre nous, par des voitures utiles pour se déplacer, de marque italienne peu chère que beaucoup connaissent, pour ensuite passer sur une japonaise et découvrir la fiabilité chez Nissan, à l'époque avec une Sunny.

YACCo dit : Ahh, laisse moi deviner, la marque italienne : une Panda comme première auto ?

Olivier / Kaku dit : Ehhhh non, direct au dessus, une Uno récupérée de ma sœur qui avait une voiture de fonction. Une Uno Estivale môssieur, siouplait !

YACCo dit : Ah ouais quand même, une 45 cv ou carrément une 60 ?

Olivier / Kaku dit : Môssieur est connaisseur je vois La 60 cv avec l'autoradio extractible qui vous fait avoir un surnom du genre : «le touriste» quand vous arrivez en cours.

YACCo dit : Terrible, clair que tu devais te faire remarquer... Donc, ensuite, tu es passé à quelque chose qui rouille moins et un peu plus fiable, Nissan Sunny, c'est ça qui t'a donné le goût des autos du pays du soleil levant ?

Olivier / Kaku dit : Oui et aussi des sportives : un cousin avait, de son côté, une Corolla GTI 16s

YACCo dit : Parce que c'était une Sunny sportive la tienne ?

Olivier / Kaku dit : Oui, une Sunny 1.6l SR avé le becquet s'il vous plait. Une petite centaine de cv avec un châssis très rigoureux.



LE PORTRAIT DE KAKU

La suite de l'interview de Yacco :

YACCo dit : Et après, tu es passé à quoi alors ?

Olivier / Kaku dit : Et puis ensuite, la MX5. Une MK2 1,8l dont j'admirais la ligne depuis déjà quelques années.

YACCo dit : ah nous voilà enfin dans le concret... tu l'as trouvée comment cette p'tite MiMiX, tu l'as gardée longtemps ?

Olivier / Kaku dit : Je l'ai achetée d'occasion. Donc ça devait être en 1998, de mémoire, jusqu'en 2004.

YACCo dit : Ah ouais, 6 ans quand même, donc on pourrait presque en déduire que c'était une auto qui te plaisait ?

Olivier / Kaku dit : En effet, c'est une auto qui me plaisait et me plaît toujours. Elle avait le Hard Top quand je l'ai achetée, j'ai dû le mettre royalement pendant 6 mois.

Euh non, 6 mois en plusieurs fois ... Et puis l'énerverment de ne pas pouvoir décapoter à volonté a pris le dessus, du coup, je ne l'ai plus mis.

YACCo dit : ah ça va alors, on va pouvoir continuer la discussion.

YACCo dit : et pourquoi t'en es-tu séparé en 2004 ?

Olivier / Kaku dit : Je m'en suis séparé en 2004 car j'avais un problème de bobines... et puis aussi et surtout l'appel du changement pour la grande sœur. J'ai donc joint l'utile à l'agréable.



YACCo dit : oui le souci de bobines dont on entend parfois parler, c'était surtout une excuse pour la changer, non ?

Olivier / Kaku dit : On pourrait voir ça comme ça, en effet (rires)

YACCo dit : Et en 6 ans tu as fait combien de km avec ? C'était ton unique voiture ? Tu t'en servais tous les jours ?

Olivier / Kaku dit : C'était mon unique voiture, en effet, que j'utilisais tous les jours. J'ai dû faire 95000 km avec, je dirais.

YACCo dit : Oui, quand même, le temps de bien apprécier l'auto et d'en voir les bons et mauvais cotés. Allez dis-nous tout ! Quels sont tes souvenirs, bons ou mauvais avec ta MX ?

Olivier / Kaku dit : A mon époque, peu de choses à lui reprocher ...

Les pas bons :

- le premier virage long avec changement d'appui, ça surprend quand on n'a jamais conduit de propulsion et que personne ne vous en a parlé... Sans bobo heureusement.

YACCo dit : oui, c'est un peu LA mauvaise surprise ça.

Olivier / Kaku dit : - le premier freinage sous la grosse pluie sur autoroute où on n'a pas de freins et où on se fait avoir à chaque fois. Celui-là beaucoup moins drôle, même si toujours sans bobo.

YACCo dit : Bon arrête, y'a p'tre des gens qui veulent acheter une MX qui vont lire ça, passe aux choses sympas maintenant !

Olivier / Kaku dit : Et puis le manque de clim l'année de la canicule où j'ai dû faire un Dax-Aix en Provence le 15 Août.



LE PORTRAIT DE KAKU

La suite de l'interview de Yacco :



YACCo dit : Tu arrêtes, j'ai dit maintenant !

Olivier / Kaku dit : (rires) Oui, c'est pas sympa mais ce sont des choses qui, à ce que j'ai lu, ont été corrigées depuis. Donc pas de soucis et pour tout dire, je n'exclus pas de reprendre une MX un jour, ça veut tout dire, non ?

YACCo dit : Oui, c'est vrai que c'est une belle preuve de confiance dans la voiture !

Olivier / Kaku dit : Pour les bons moments, il y en a eu tellement ...

- Les soirées étoilées en Espagne où il suffit de lever la tête pour voir la voûte céleste ... Les ronds points qui se passent très vite ... pas toujours très normalement

YACCo dit : c'est de là que vient ton pseudo peut-être ??

Olivier / Kaku dit : Euh, peut-être ...

YACCo dit : Ispice di KaKu va !!

Olivier / Kaku dit : (rires) Dans le même genre, il y a eu le rupteur en 5ème sur une autoroute (allemande) à 235 compteur.

C'était un soir où j'étais un peu énervé et où j'avais envie de rentrer vite vers la Normandie bavaroise.

YACCo dit : Ahhh, l'appel de la Pils, on a tous connu ça (rires). Et maintenant, tu es passé à une auto avec un peu plus de chevaux et même une 6ème vitesse, c'est vrai ?

Olivier / Kaku dit : C'est bien ça.

YACCo dit : Toujours du côté Japon, mais d'une marque que tu n'avais pas encore eue, c'est ça ?

Olivier / Kaku dit : Exactement, une petite Honda... enfin petite ... (rires)

YACCo dit : Oui, ce n'est qu'une 2 places, mais le capot est plus long qu'une Smart. Ou'est-ce qui t'a attiré dans la S2000 ?

Olivier / Kaku dit : En fait, je me suis orienté vers la S2000 car je pensais trouver une MX5 avec 100cv de plus.

YACCo dit : La démarche semble bonne, mais pourquoi tu dis «pensais» ? Déçu, surpris ? En bien ou en mal ?

Olivier / Kaku dit : Pas déçu : je n'ai pas trouvé une grande MX5 mais une voiture différente. Ne serait-ce que l'aspect VTEC et ce moteur à deux visages. Pour moi ce sont deux voitures très différentes, même si ce sont des propulsions.

YACCo dit : On pourrait croire que l'esprit ou la philosophie est assez proche, mais tu tends à dire le contraire... Donc la S2000 n'est pas une super MX5 ? En quoi sont-elles si différentes ?

Olivier / Kaku dit : En fait l'esprit reste le même, l'esprit roadster propulsion avec autobloquant et sa communauté, certes moins nombreuse pour la S2000 que pour la MX.

Mais la S2000 a un châssis plus rigide donc moins prévenant. 100cv de plus avec un moteur à 2 visages avec le VTEC et un rayon de braquage moindre.

YACCo dit : L'engin est p'tre moins docile et moins facile, c'est ça ?

Olivier / Kaku dit : Tout à fait, il est plus piégeur pour les novices et pour cela la MX est une très bonne école pour apprendre les transferts de masse, le freinage et les dérives.



La suite de l'interview de Yacco :

Comme notre ami ReGlisse, je la conseille d'ailleurs souvent à ceux qui viennent sur S2000.fr et qui ont un permis tout frais en poche. Plutôt que d'acheter une S2000 directement, un p'tit passage par la MX5 est gage de vieillesse paisible pour leur future S2000.

YACCo dit : Oui, une bonne école... Et donc depuis 2004, qu'as-tu fais de beau avec ta S ? Toujours voiture de tous les jours, balade, circuit ?...

Olivier / Kaku dit : Très bien résumé Voiture de tous les jours, de ballade, de circuit, de déménagement. Oui, très pratique le topdown pour transporter un halogène.

YACCo dit : Sapin de Noël, étagère Ikea, ..., vraiment pratique ces p'tits roadsters

Olivier / Kaku dit : Pouarff pas Ikea !!!!

YACCo dit : Ben les hot dogs sont bons là-bas quand même (rire). Et sinon, trouves-tu que le regard des gens a changé à ton égard depuis ton passage de la MX à la S ?

Olivier / Kaku dit : Pas trop non. La S2000 n'est pas une voiture très connue. Et donc peu de gens nous regardent comme on peut regarder les autres roadsters sportifs tels les Z4 ou autre Boxster.

De plus, la S a aussi une côte de cœur du côté tuning après le, oh combien mythique, « Fast & Furious ». Ce qui fait qu'elle n'est pas trop enviée non plus. C'est aussi une des raisons qui me l'a fait choisir : ce côté un peu à part.

YACCo dit : rahlala le jacky (rire). Et le Club S2000 dans tout ça, tu en es un membre actif, je crois, tu peux nous en dire 2 mots ?

Olivier / Kaku dit : Oui, c'est d'ailleurs, le Club S2000.fr, siouplé.

YACCo dit : Excuses-moi, c'est qu'c'est moderne chez Honda

Olivier / Kaku dit : (rires) On essaie de regrouper un peu les passionnés de cette voiture peu répandue dans notre cher pays. On organise aussi quelques sorties, que ce soit sur circuit ou des balades, l'important est aussi de partager nos informations.

Un peu comme la communauté MX5 mais en version lilliputienne !

YACCo dit : C'est vrai qu'on n'en croise pas tous les jours. Il y en a combien de S2000 en France ? Tu as une idée ?

Et au Club, vous êtes combien ?

Olivier / Kaku dit : Le club en lui-même doit comporter environ 90 membres, il me semble, mais je ne sais pas vraiment combien il y a de S2000 en circulation en France.

Notre prochaine AG s'approche à grands pas et j'espère qu'on sera plus nombreux cette année pour faire avancer de nouveaux projets.

YACCo dit : Votre Club et votre auto sont plus jeunes, il faut laisser le temps aux choses de se faire, mais les bonnes volontés sont indispensables pour faire bouger un club !

Tiens en parlant d'évolution, la S2000 n'en a pas connue beaucoup depuis sa sortie, non ? Il y a maintenant une paire d'années en plus...

Olivier / Kaku dit : On peut distinguer trois phases en fait. L'originale en 1999, un lifting en 2004 et quelques modifications châssis et jantes, puis 2006 pour un accélérateur électronique et un ESP.



LE PORTRAIT DE KAKU

La suite et fin de l'interview de Yacco :

Mais dans tous les cas, en France, toujours ce 2L de 240cv qui prend 9000 trs/minutes. Aux US, depuis 2004, on trouve un 2,2L toujours de 240cv pour gagner du couple.

YACCo dit : Et vous avez des idées sur l'avenir de la S ? On voit, de temps en temps, dans les mag, des dessins de la future S2000, mais rien de bien concret pour le moment...

Olivier / Kaku dit : De ce côté très peu d'infos filtrent de la part de Honda. Depuis 3 ans, on annonce l'arrêt de la production de la S2000 qui est pourtant toujours dispo dans toutes les bonnes concessions.

Et des bruits courent comme quoi la prochaine ne serait plus un cab.... A mon avis ce serait une erreur, mais bon... cela ne rendra les actuelles que plus attachantes.

YACCo dit : Oui, ça changerait complètement l'auto... l'effet collector et passionnel marchera à coup sûr !

Olivier / Kaku dit : C'est pour ça que j'envisage, de plus en plus, de la garder ...

YACCo dit : Et donc pour la suite, après 3 ans maintenant en S, tu te vois bien la garder ; mais à plus long terme, tu te verrais bien dans quelle auto, dans quelques années ?

Olivier / Kaku dit : Dans quelques années ...Question très difficile que tous les possesseurs de S se posent.

YACCo dit : Rhooo, genre quoi prendre après la meilleure voiture du monde ?

Olivier / Kaku dit : (rires) oui, presque, Le problème est de trouver un rapport performances/prix/polyvalence équivalents. Il n'y en a que peu.



L'alternative la plus envisagée est la Lotus Exige S tout de même, mais hélas très peu polyvalente. L'autre problème est l'attachement (accoutumance, dépendance ?!) aux envolées de régimes.

YACCo dit : Le moteur de la S n'a pas été monté sur des jouets exotiques ?

Olivier / Kaku dit : Pas tellement. On lui préfère le moteur de la Civic Type R qui est plus récent de conception, qui a plus de couple et surtout un gros potentiel d'optimisation.

YACCo dit : Sinon, il y a quelques temps, on a vu une MX5 mk1 avec un moteur de S2000 dedans, ce serait p'tre ça qu'il te faudrait.

Olivier / Kaku dit : Pour la piste alors. Assurément, c'est un mélange qui doit être très efficace et il me semble que certains y ont déjà pensé chez les propriétaires de MX5 qui aiment ce genre de modifs (rires).

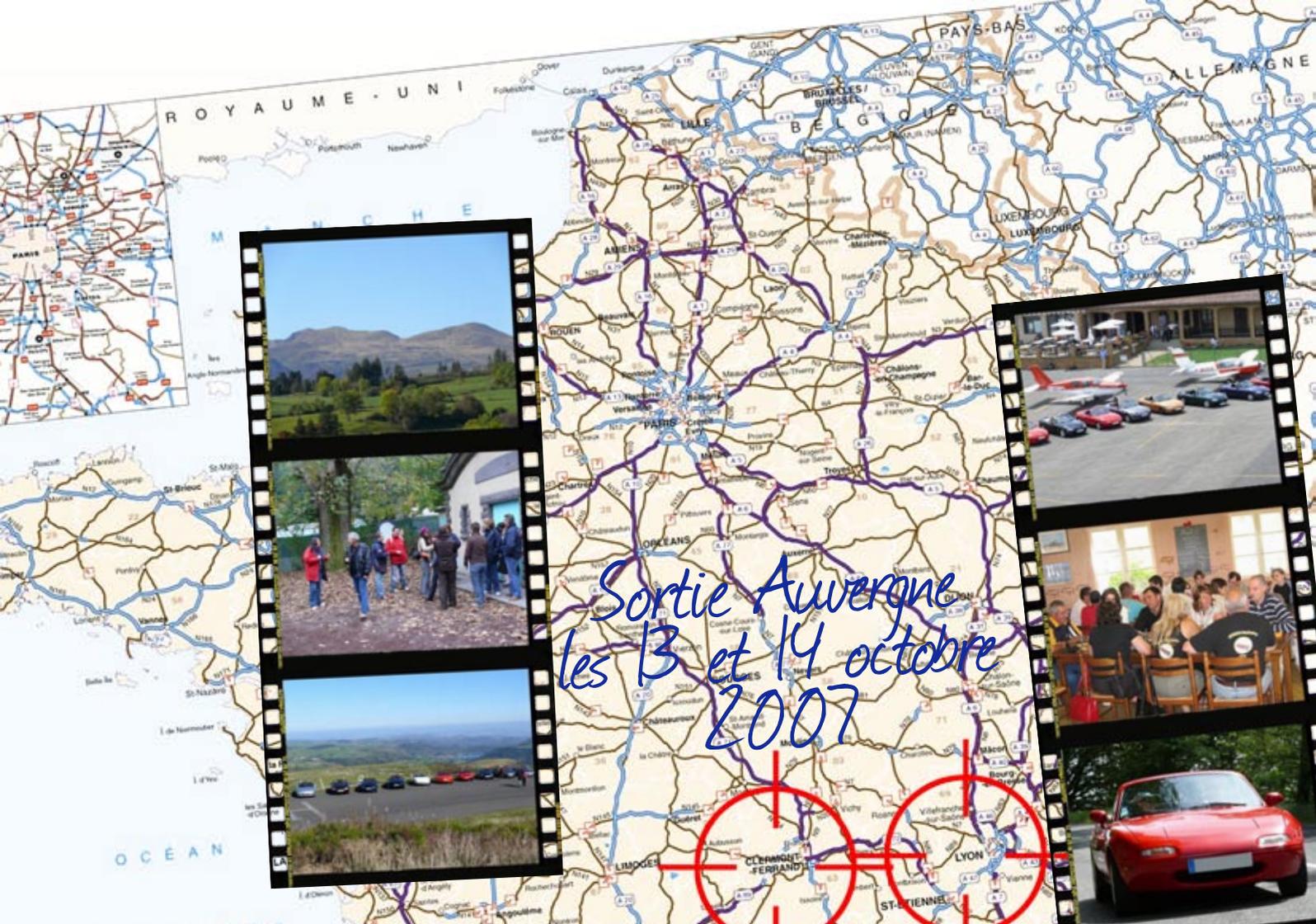
YACCo dit : Je ne vois pas de qui tu veux parler.

Olivier / Kaku dit : Oui, il me semble qu'on avait échangé au sujet d'un topic sur le forum MX5 outre atlantique.

YACCo dit : Allez, on va se quitter sur cette petite note de rêve, je te remercie de nous avoir consacré un peu de temps, et à très bientôt pour une sortie MX5 / S2000

Olivier / Kaku dit : Je t'en prie. C'est avec grande joie que nous renouvelerons cette expérience en réunissant les 2 groupes de passionnés à l'occasion d'une sortie ! Bonne route à tous...





Sortie Auvergne
les 13 et 14 octobre
2007



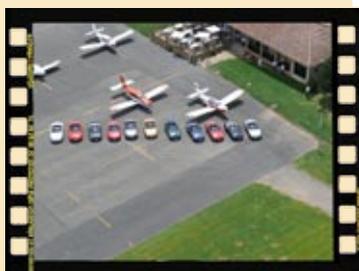
Sortie Réunionnaise
6 Janvier 2008



Sortie Beaujolais
30 Juin 2007



LA SORTIE



Sortie Beaujolais du 30 Juin 2007, entre vignobles, Cols & forêts et beaux points de vue dans le département de Rhône (69).

12 Miatiste et leurs passagers ont répondu présent à ce premier rendez-vous, toutes générations de Mx étaient présentes, de la NA à la NC.

Pour cette première sortie, certains sont venus de loin, de l'Auvergne, de l'Isère, de l'Ain, de la Loire et bien sûr quelques Lyonnais.

Nous nous sommes donné rendez-vous à la sortie de l'Autoroute, afin de faire connaissance et de nous regrouper avant de prendre la route, un petit déjeuner improvisé par nos amis Auvergnats, nous a permis d'échanger nos premières impressions, nous nous mettons en route pour notre premier lieu de visite « Notre dame de la BUISSANTE », afin d'y prendre un bon bol d'air et de profiter d'un joli panorama sur les vignobles à proximité.

Puis nous repartons vers notre restaurant « l'aéroclub de FRONTONAS » qui nous accueillent pour un bon déjeuner, pour nous y rendre nous traversons les villages de Pommier, Graves sur Anse, La CHASSAGNE, MARCY, CHARNAY, ALIX.

A la fin de notre repas, les responsables de l'aéroclub nous ont réservé une petite surprise qui a ravi tout le monde, nous avons pu mettre nos Mx sur le Tarmac à proximité des avions afin d'y prendre quelques photos, l'un d'entre nous a eu la chance de ce voir offrir un baptême de l'air en hélicoptère.

En ce début d'après midi nous reprenons la route en direction de Beaujeu par les Cols en traversant les villages du Bois d'OINGT, Saint Laurent d'OINGT, Sainte PAULE beau village en pierres dorées, CHAMBOST d'ALLIERES, Grandis, Saint Cyr du CHATOUX, Vaux en Beaujolais, nous passons les cols de la croix MONTMAIN aux routes étroites et sinueuses à travers la forêt, le PERREON, le col du ROZIER, CLAVESOLLES, Saint DIDIER de BEAUJEU et BEAUJEU.

A BEAUJEU nous avons décidé de changer d'itinéraire afin d'aller nous rafraîchir sur les bords de Saône à proximité de BELLEVILLE ou nous avons prié le verre de l'amitié avant de nous séparer.

Je remercie tous les participants présents de m'avoir fait confiance pour l'organisation de cette première sortie et pour leurs bonnes humeurs.

Stephan (MIATALYON sur le Forum).

Après avoir participé à la sortie Limoges et quelques balades entre auvergnats, nous avons eu envie, à notre tour, de faire découvrir notre belle région à tous les passionnés de Mx5. Est alors née la section Auvergne début septembre 2007, suivie rapidement du premier weekend organisé : «A la découverte des Volcans d'Auvergne», les 13 et 14 octobre 2007.

Road-book édité, restos réservés, visites planifiées et c'est parti pour Pontgibaud, point de départ de ce weekend. Neuf Mx5 se donnent rendez-vous sur la place principale. Accueil des participants, présentation des nouveaux, distribution des road-books et autres stickers et c'est parti. Premier arrêt, Volvic; Visite de la maison de la pierre, musée situé dans une ancienne carrière souterraine. On

pénètre au cœur de la coulée de lave descendue du puy de la Nugère, tandis qu'un spectacle audiovisuel retrace les origines du volcanisme en Auvergne et la naissance des eaux de Volvic.



Après un petit goûter devant la source, direction Montpeyroux, à travers les volcans, sur des routes peu fréquentées : Puy de Dôme, Lachamps, Mercœur Rencontre avec un groupe de Mercedes SLK et nous voilà arrivés dans un des plus beaux villages de France. Après une halte pour que certains récupèrent les clefs de leur chambre d'hôtel, c'est reparti pour la dernière étape de la journée où nous attend la fameuse potée auvergnate (et le match de rugby France-Angleterre, de sinistre mémoire).



Dimanche, rdv sur le parking d'une grande surface avec le fameux «cake de Micheline» et du café chaud. Après un dernier briefing et accueil d'une 10ème Mx, c'est reparti. Balade à travers les volcans, direction une ferme de fabrication du Saint-Nectaire. En plus d'un magnifique soleil, nous avons eu le plaisir d'être escortés par une multitude de montgolfières de toutes les couleurs. Visite de la ferme et dégustation du fameux fromage.

Saint-Nectaire, Murol, Besse et nous voilà au resto devant une grande assiette de truffade, pounti et jambon de pays.

Après-midi, dernière ligne droite : ascension jusqu'au pied du Sancy et nous continuons la balade. Petit crochet pour voir les roches Tuilières et Sanadoire (discussion autour d'une vieille voiture) et nous voilà en retard sur l'horaire. Rien de bien grave, tous en voiture vers Chambon-sur-Lac où nous nous arrêtons sur les bords du lac pour dire au revoir à 2 mimix. Quant au reste du groupe, direction Saint-Nectaire où nous finissons le weekend devant le verre de l'amitié.

Un dernier signe de la main, et voilà les Mx éparpillées sur les routes, chacun rentre chez soi en attendant la prochaine sortie en Auvergne.

Encore merci à tous les participants pour la confiance qu'ils nous ont accordée.

A bientôt sur les routes sinueuses auvergnates.

Olivier et Isabelle (joe63 et isa63)

Par une belle et chaude journée du mois de janvier 2008, nous étions une petite quinzaine de possesseurs de Mazda MX5 à nous retrouver autour de notre passion commune pour ce sympathique roadster.



Toutes les générations et versions étaient présentes !! De celle par qui tout a commencé à sa descendante la plus récente. Les années passent mais l'esprit demeure.

Après avoir fait brièvement connaissance, il est temps de se mettre en route. Mais avant cela, on décapote !! Rien de bien compliqué me direz vous avec une température estivale avoisinant les 30°C. Une fois fait, en voiture...



Nous nous retrouvons alors à serpenter sur les routes sinueuses de notre belle île. Un véritable terrain de jeu géant ! Les paysages verdoyants du sud sauvage défilent à bonne allure jusqu'à atteindre un paysage surprenant : un bout d'asphalte parcourant la dernière coulée de laves qui a tout dévasté sur son passage lors de la dernière éruption volcanique qu'à connu La Réunion.



La chaleur dégagée par les vapeurs encore présentes est impressionnante. L'endroit semble bien choisi pour une halte photographique.

Quelques flashes plus tard, nous continuons notre périple jusque dans les hauts de l'île à la Plaine des Cafres où nous devons déjeuner.



Ce repas fût l'occasion de nouer de nouvelles relations et de nous découvrir un peu plus. Bref, de se faire de nouveaux amis. Sans aucun doute, ces amitiés seront à la base de nouvelles rencontres autour de cette passion mutuelle : la Mazda MX5.

MATRIX sur le forum mx5passion

LE CONCOURS PHOTO



La photographie et l'automobile... A chacun son style, à chacun sa vision... Mais toujours la même envie : Les courbes, les feux, l'harmonie avec le paysage... Un plaisir parfois difficile à décrire tant il relève de la passion !

Merci aux participants pour leur contribution à la vie de la gazette avec ces superbes photos. Le gagnant, désigné par un vote de la rédaction, se verra recevoir un cadeau symbolique.

Cristof



JYG

Emmanuel



Brian



Benjamin



ReGlisse

nickbui



Philippe

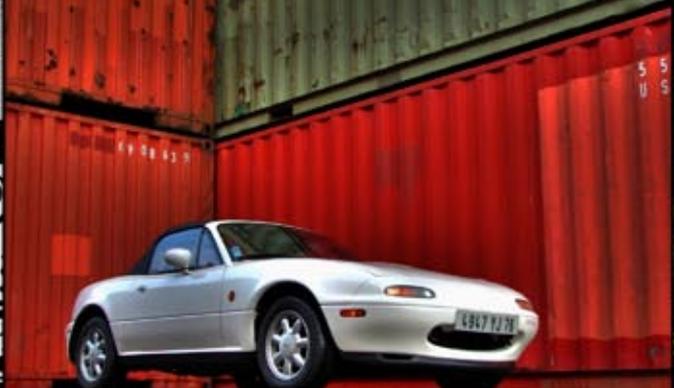


Nicoselache



doudou

Marvin



PierreBo

LA MODIF



Pourquoi ?

Le principe est simple : un moteur a besoin d'air pour brûler son carburant donc, en augmentant l'arrivée d'air, on améliore la combustion soit les performances.

De quels gains parle-t-on ? Et bien même si certains vous promettent un gain de 15 chevaux, 2 ou 3 poneys est plus proche de la réalité. En revanche, il est vrai qu'un kit d'admission directe change le bruit de la voiture et donne au moteur de la mx5 une sonorité plus sportive dans les tours. Ceci contribue fortement à l'impression de gain de puissance.



La courbe de couple semble aussi être affectée mais il est difficile de développer sur ce sujet par manque de passage au banc de puissance avant et après modification.



On peut distinguer 3 différents types de kits d'admission directe disponibles sur le marché:

- Ceux composés d'un tube et d'un filtre cône placés dans le compartiment moteur,
- Ceux comportant une prise d'air en amont du radiateur afin de récupérer un air plus frais,
- Ceux, dit dynamiques, prenant l'air dans la bouche de la voiture afin d'en accélérer le flux pour créer une pression à l'admission.



Montage :

Il s'agit d'enlever la prise d'air, la boîte à air et la tubulure, en prenant soin de conserver le débitmètre, puis de monter le kit d'admission directement sur le débitmètre. Pour le système avec filtre cône, le but est alors de le placer le plus loin possible du collecteur d'échappement et de lui apporter un air le plus frais possible.



Différentes solutions sont possibles : Paroi isolant le filtre du moteur, conduite prenant l'air frais dans la bouche de la voiture pour l'amener au filtre...etc.

Qualité perçue :

Elle dépendra du modèle que vous choisirez.



LA MODIF

Prix:

Il est possible de trouver, sur EBay, des admissions génériques pour environ 35\$.



Des modèles spécifiques à la MX-5 de marque K&N coûtent de 100 à 250 euros.

Et pour un système d'admission froide spécialement étudié pour prendre l'air devant le radiateur, c'est un billet de 500 euros qu'il vous faudra déboursier.



Réversibilité :

Totale et simple, à condition, bien sûr, de garder les pièces d'origines.

Fournisseur(s) :

www.mx5parts.co.uk, <http://www.ilmotorsport.de> et bien d'autres.



Info en + :

Pour ceux qui ont changé le son de leur MX-5 en faisant des modifications à l'échappement, installer un kit d'admission directe rendra le son encore plus radical.

Nous tenons à remercier et à féliciter ;

- Julien, Isabelle (tinou et isamiata sur le forum Mx5passion)
- Olivier (kaku sur les forums) pour sa contribution à la rubrique « le portrait »
- A Stephan, Olivier et Isabelle, MATRIX (MIATALYON, joe63 et isa63 sur le forum Mx5passion) pour leur contribution à la rubrique « la sortie »

Pour nos prochains numeros, nous sommes toujours à la recherche de volontaires pour la rédaction d'articles de sorties, de reportage sur une concession ou simplement pour participer au concours photo. Merci de contacter l'une des personnes de l'équipe du Mag à l'adresse suivante : contact.miatamania@gmail.com

L'équipe du mag ; Valentin, Ambroise, Nicolas, Gregory, Xave, Géraldine et Aurélien qui espèrent que vous avez eu autant de plaisir à lire ce magazine que nous avons eu à le rédiger.



LA PASSION DU TOPDOWN

www.mx5passion.net