

# MA5 PRESSION

Magazine

La BBS a 10 ans



Bouton de démarrage

Drôles 2 Dames

Baie de Somme

<b>NEWS</b>	3
Turbo Buki	6
<b>HISTORIQUE</b>	5
Mazdaspeed	
<b>MODELE</b>	10
La BBS a 10 ans	
<b>WEB</b>	15
Miata.net	
<b>MIATISTE</b>	16
Drôles 2 dames	
<b>SORTIE</b>	20
Baie de Somme	
<b>TECHNIQUE</b>	22
La V.I.N. Bouton démarrage	

**U**n magazine ayant pour thème la MX-5, ça vous intéresse ? A cette question posée sur le forum du site www.mx5passion.com, les réponses des participants ont été plus qu'enthousiastes. Ce qui n'était qu'un sondage lancé à la va-vite pour animer les discussions s'est vite transformé en projet.

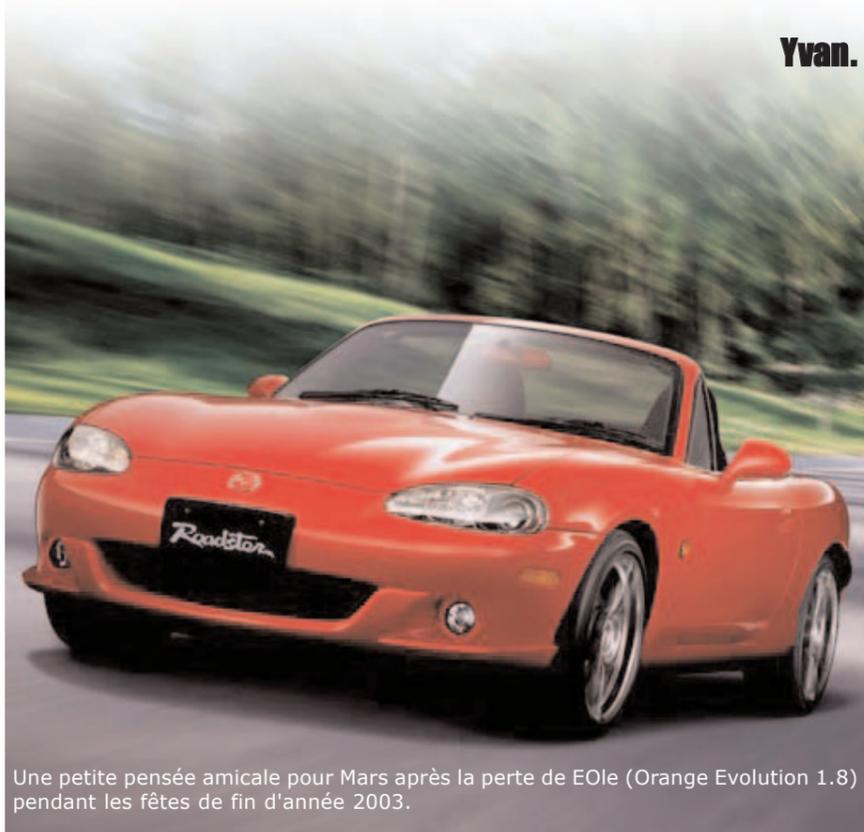
Rapidement, il a fallu se rendre à l'évidence, ce sera un travail de longue haleine par manque de temps, de moyens et d'informations francophones. Se faire plaisir avant tout et ne pas recréer sur papier le site mx5passion.com, concentré d'informations et d'astuces pour chacun d'entre nous, voici notre but avoué.

## Se faire plaisir avant tout

Au travers de nombreuses rubriques, notre objectif est de mieux faire connaître la MX-5 et les "miatistes" autrement que par de trop courts messages de forum auxquels l'ensemble de la communauté n'a pas accès. Notre souhait pour l'avenir est de présenter, au travers de ce magazine, un rendez-vous où vous pourrez trouver des reportages, des news, des rencontres, des photos, de la technique... bref plus de MX-5.

Si notre aventure vous intéresse, n'hésitez pas à venir nous rejoindre !

Yvan.



Une petite pensée amicale pour Mars après la perte de EOle (Orange Evolution 1.8) pendant les fêtes de fin d'année 2003.

**L'équipe de MX-5 passion magazine vous souhaite bonne route en 2004.**

**Rédaction:** Dave, Hannibalsmith, Thierry, Yvan.  
**Réalisation :** Mars.  
**Maquette et iconographie :** Oliv.

### De nouveaux équipements pour la MX-5.

C'est au salon de Francfort 2003 que Mazda a présenté de nouveaux équipements pour son roadster MX-5.

L'intérieur reçoit de nouvelles parures bicolores (volant, cuir noir et gris) et s'habille d'aluminium. Un système audio Bose à 6 haut-parleurs est disponible en option. A l'extérieur, trois nouvelles teintes (Titanium Grey Metallic II, Radiant Ebony Mica et Strato Blue Mica) sont désormais proposées ainsi que des nouvelles jantes en aluminium de



16 pouces. Une version RS au look plus sportif sera commercialisée dans les prochains mois. Sept finitions sont proposées au Japon, tandis que les deux motorisations actuelles et les trois transmissions restent identiques.

Moteur	Finition	Transmission
1.6L DOHC	M	5MT
	NR-A	4AT
	SP	5MT
1.8L DOHC	RS	4AT
	RS-II	6MT
	VS Combinaison A	6MT
		4AT
	VS Combinaison B	6MT
		6MT

Les deux premières finitions, Roadster Coupé et Type S, reprennent le design avant du roadster actuel.

Quant aux Type A et E, ils sont équipés d'un bouclier avant spécifique intégrant une nouvelle grille ainsi que des antibrouillards et seront limités respectivement à 200 et 150 unités.

Finition	Base roadster	Moteur	Transmission	Couleurs	Production limitée
Roadster Coupe	SP	1.6L DOHC	5MT	Pure White Sunlight Silver Metallic Classic Red	Non
Type S	RS	1.8L DOHC	6MT	Lightning Yellow Velocity Red	200 ex.
Type A					150 ex.
Type E	VS		4AT		

Au 31 juillet 2003, c'est le nombre d'exemplaires de la MX-5 produit par Mazda depuis le lancement de la production en Avril 1989.

Elle détrône depuis mai 2000 le record de production en catégorie roadster détenu auparavant par la MG B. **Qu'on se le dise !**

# 682 729

### MX-5, le Coupé.

Mazda Corporation Japan a annoncé le 9 octobre 2003 la mise en vente d'une version coupé de notre roadster préféré.

La production est réservée pour l'instant au seul marché japonais.

Les ingénieurs nippons ont travaillé sur le châssis afin d'obtenir une rigidité accrue, augmentant le poids du Coupé



d'une dizaine de kilo seulement par rapport au roadster. Les qualités du comportement de la MX-5 ont été conservées malgré les contraintes de cette nouvelle carrosserie.

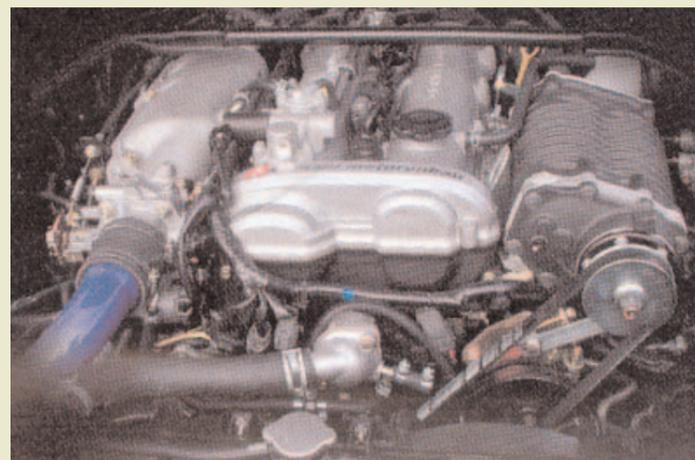
Quatre finitions sont proposées ainsi que trois transmissions. Les deux moteurs équipant la gamme roadster sont reconduits.



## 204 chevaux. La MX-5 met la compresse.

Prenez un roadster MX-5 Sport 1.8i, greffez-y un compresseur Magnuson à échangeur air-air et vous obtenez un roadster de plus de 200 chevaux capable d'abattre le 0 à 100 km/h en moins de 7 secondes et d'atteindre la vitesse de 225 km/h sur circuit. **Magique !** Le sorcier s'appelle Bemani, l'initiateur s'appelle Mazda Center Willy AG à Schlieren (Zurich, Suisse) et la potion obtenue "Mazda MX-5 Kompressor" dès CHF 39'900 (26 600 E.). \*

\*Promotion disponible uniquement chez les Agents participants à l'opération

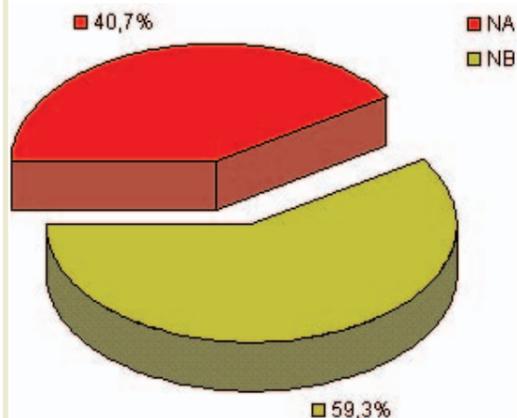


**Motorisation : 1.8**  
**Cylindrée (cm3) : 1840**  
**Puissance (CH) : 204**  
**Vitesse max. (km/h) : 225**  
**0-100 km/h (Sec.) : 6.7**  
 Boîte 6 vitesses  
 Seuils de bas de porte chromés  
 Arceaux de sécurité chromés  
 Capote en toile noire  
 Feux antibrouillard avant  
 Jantes en alliage léger 16"  
 Sièges en cuir noir  
 Suspensions sport et amortisseurs Bilstein  
 Volant NARDI, levier de vitesses et poignée de frein à main en cuir noir  
 Verrouillage centralisé avec télécommande (coffre inclus)  
 Cadres de compteurs blancs avec encadrements chromés  
 Système audio modulaire avec radio, lecteur CD et 4 haut-parleurs

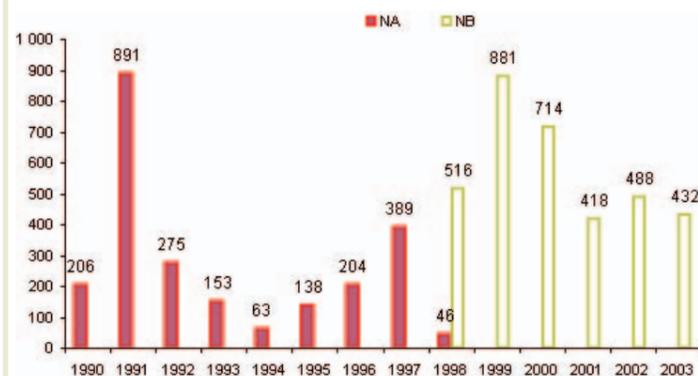


## Immatriculations

Répartitions immatriculations neuves en France au 31-12-2003



Immatriculations de MX-5 neuves en France de 1990 à 2003.



C'est le 5 mars dernier que Mazda a produit le **700 000ème** roadster MX-5, soit 14 ans et 11 mois après le lancement du premier exemplaire. Il s'agit d'un modèle **MazdaSpeed** de couleur Velocity Red destiné au marché américain dont vous trouverez tous les détails en page 6 de ce numéro !

## Dernière Minute



L'équipe "Mazda Sports Corner", qui deviendra par la suite MazdaSpeed, est fondée en **1967** par Mazda Auto Tokyo, le plus important concessionnaire Mazda au Japon, dans le but de représenter la marque dans les grandes épreuves de sport automobile dans le monde.

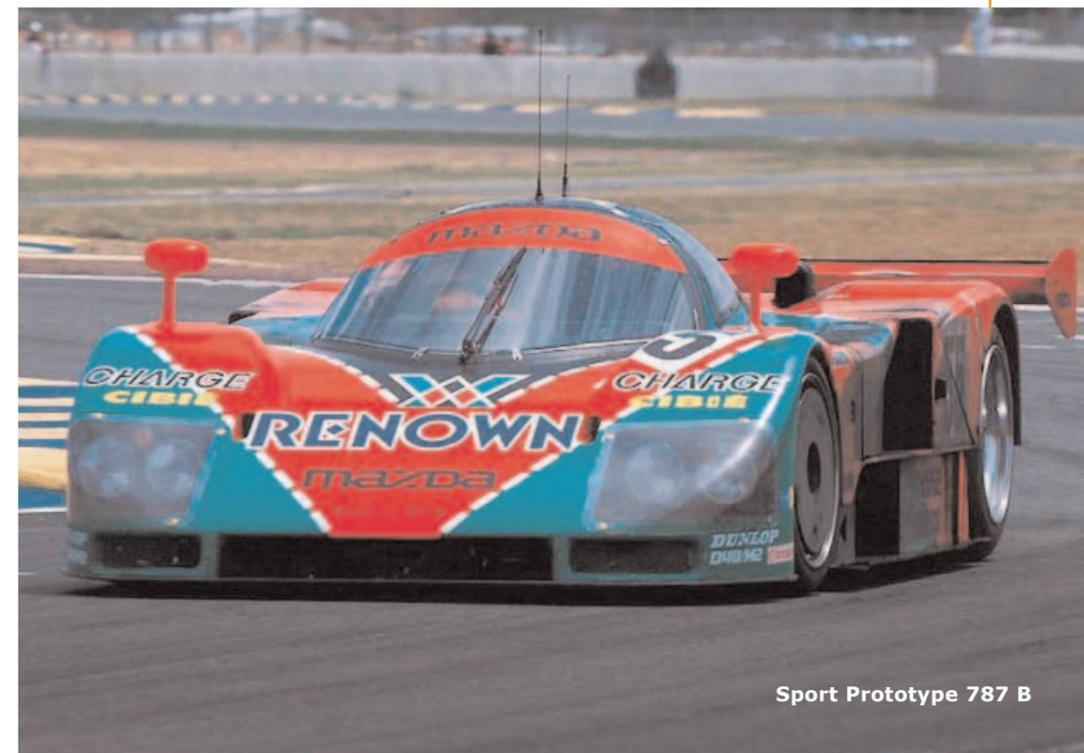
tout en continuant son activité initiale, le développement de pièces pour la compétition et notamment le rallye avec le 323 GTR.

## Les grandes dates

Pendant les 15 années qui suivent, l'équipe constituée de fervents pilotes de la marque Mazda courent sur tous les circuits routiers des Etats-Unis et du Japon, au volant de presque tous les modèles Mazda, depuis la célèbre Cosmo 110S de sport jusqu'aux RX-7.

En **1983**, Mazda Motor Corporation déménage l'équipe MazdaSpeed de Tokyo au siège social de la compagnie, à Hiroshima, dans le but de favoriser les ambitions sportives de l'usine. Sous la tutelle de Mazda, MazdaSpeed continue de gagner la reconnaissance du public pour son savoir-faire et ses nombreuses victoires.

En **1991**, MazdaSpeed réussit à faire ce qu'aucun constructeur japonais n'avait réussi auparavant : remporter la victoire dans la plus prestigieuse course d'endurance, les 24 heures du Mans, avec le Sport Prototype 787 B. Après cette épreuve, la FIA interdit l'utilisation en compétition du moteur rotatif et Mazda est forcé de courir avec son premier moteur à piston dès 1992. Néanmoins, Mazda termine à une brillante 4ème place du championnat, malgré un temps de développement très court. Devant l'impossibilité de faire courir le moteur rotatif que Mazda produit, MazdaSpeed choisit de ne pas revenir au Mans après la saison 1992. MazdaSpeed s'oriente alors vers les études et la production de pièces et d'accessoires pour les modèles sportifs Mazda,



Sport Prototype 787 B



323 GTR



Cosmo 110S

En **1999**, Mazda Motor Corporation prend le contrôle total de MazdaSpeed. En dehors du Japon, les produits MazdaSpeed sont distribués en Amérique du Nord par Mazda North American qui assure la vente, le marketing et le SAV des pièces et modèles tel que le Protégé depuis fin 2002 et la MX-5 Turbo depuis 2004.

Yvan.

## MX-5 MazdaSpeed



En ce début d'année 2004, le turbo est l'accessoire à la mode dans la garde robe de la MX-5. Après l'initiative indépendante du Mazda Center Willy AG à Schlieren (Suisse), MazdaSpeed, le département compétition de Mazda, propose enfin sa vision ultime de notre roadster préféré. Fidèle à la promesse de MazdaSpeed, la nouvelle MX-5 2004 est équipée d'un moteur de 1,8 L turbocompressé qui développe la puissance de 178 ch à 6000 tr/mn et un couple de 166 Nm à 4500 tr/mn. La MazdaSpeed MX-5 est basée sur la Mazda MX-5 Sport à boîte de vitesses à 6 rapports.

Yvan.

### Caractéristiques fonctionnelles :

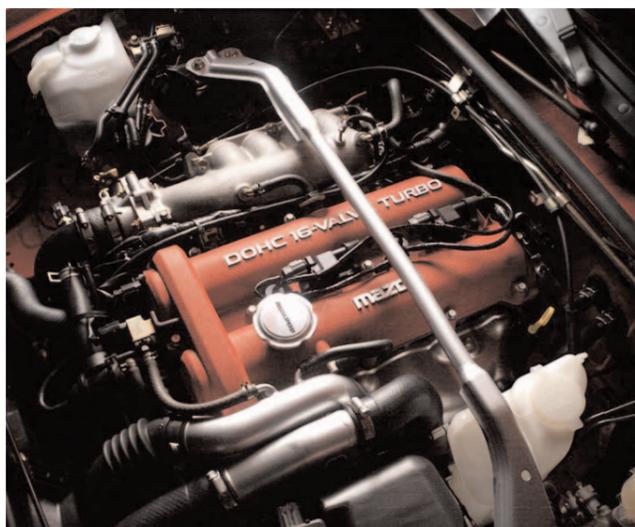
Turbo IHI à 0.5 bar de pression  
Amortisseurs Bilstein de couleur argent  
Ressorts de suspensions rouges à raideur accrue  
Freins à antiblocage avec étriers de couleur argent  
Barres stabilisatrices de couleur rouge et de diamètre majoré (AV.: 23 mm, AR.: 14 mm)  
Différentiel et supports moteurs rigidifiés  
Barre anti-rapprochement de couleur argent  
Bouchon de remplissage d'huile en aluminium anodisé avec logo MazdaSpeed  
Fini ridé rouge sur le couvre-culasse avec inscription Turbo

### Caractéristiques extérieures :

Peinture extérieure rouge vif métallisé (27A) ou Gris Titanium (29Y)  
Groupe AéroSport (becquet arrière, jupes latérales, déflecteurs d'air avant et arrière)  
Jantes de 17 pouces Racing Hart en alliage d'aluminium avec pneus Toyo Proxes 205/40R17 80W  
Capote souple en vinyle noir  
Phares et feux arrière fumés  
Logos arrières MX-5 MazdaSpeed  
Sortie d'échappement sérigraphiée MazdaSpeed

### Caractéristiques intérieures :

Garnitures de couleur aluminium sur le panneau central, la garniture du levier de vitesses, le bouton du frein à main et les anneaux d'aérateurs  
Garnitures de couleur rouge sur les instruments et les panneaux intérieurs de portes  
Système audio Bose avec changeur pour 6 CD  
Pédales et repose-pied en alliage  
Rétroviseur de couleur assortie à la carrosserie avec logo MazdaSpeed  
Tapis de sol sérigraphiés MazdaSpeed  
Plaques de seuil en acier inoxydable avec logo MazdaSpeed  
Sièges en tissu noir avec garnitures en tissu rouge (ND8) ou en cuir noir surpiqué avec garniture en alcantara (ND2)  
Pommeau de levier de vitesses gainé de cuir noir avec surpiqûres rouges et logo MazdaSpeed  
Volant et frein à main gainés de cuir noir avec surpiqûres rouges





## Mazda Ibuki : Retour vers le futur

Présenté au salon de Tokyo 2003, le concept car Ibuki (terme signifiant "insuffler une nouvelle énergie à") est un hommage à la première MX-5 lancée en 1989.

### Design " monolithique "

Le style est particulièrement contemporain et Mazda reprend pour thème la forme ovale des clignotants avants et des feux arrière de la MX-5 de première génération. Une forme que l'on retrouve non seulement pour les optiques, mais aussi sur l'ensemble la voiture ainsi que pour tous les détails esthétiques qui composent le véhicule (poignées de portes intérieures et extérieures, rétroviseur intérieur, autoradio, frein à main, calandre...) jusqu'à la console centrale qui se prolonge sur le capot, reprenant le thème de la forme oblongue. L'Ibuki conserve la ligne fluide et épurée de sa devancière. Le pare-brise dépourvu de montant supérieur, apporte pour sa part la touche d'agressivité nécessaire et lui confère une personnalité attachante.

### Légère et compacte

Les proportions sont très compactes avec une longueur de seulement 3m64, soit 31,5 cm de moins que le modèle actuel. La largeur atteint 1m72 (+ 4 cm) et la hauteur 1m23 pour un empattement de 2m33 (+ 6,5 cm). Les voies avants et arrières s'élargissent en passant à 1m49 (+ 7,5 cm à l'avant et + 5 cm à l'arrière). L'Ibuki reprend la plateforme de la nouvelle RX-8.

L'avantage de cette plateforme est de permettre de disposer le moteur en position centrale avant, c'est à dire en arrière de l'essieu, soit 40 cm plus en arrière et 40 cm plus bas que sur l'actuelle MX-5 et cela au grand bénéfice de la stabilité (centre de gravité abaissé) et de la sécurité (zone d'absorption avant plus importante).

La structure fait appel à un double renforcement, inférieur et supérieur, au niveau du tunnel de transmission, amélio-

rant la rigidité tout en permettant de maintenir le poids à un niveau réduit (objectif de 1000 kg maximum). Cette structure est illustrée par la console centrale qui continue depuis le capot jusqu'au coffre. Des matériaux légers comme le plastique (capot, ailes, portes, plancher du coffre) ou aluminium (disques de frein, structure des portes) sont utilisés avec le même objectif de réduction de poids.

Le module de climatisation étant logé derrière les sièges, les ingénieurs en ont profité pour offrir aux occupants des ventilations dans le dossier des sièges et dans les appuis-tête, permettant de conserver une température acceptable, même avec le toit ouvert. Un arceau rétractable est également installé.

### Moteur hybride essence/électrique

L'Ibuki comme la future MX-5 se contentent d'un 4 cylindres en ligne 16 soupapes à double arbre à cames en tête et ne reprennent pas le moteur rotatif de la RX-8.

Le moteur 1.6 MZR à injection directe est associé à un moteur électrique intégré qui joue un rôle multiple : améliorer les accélérations à basse vitesse, stopper/relancer le moteur lors des arrêts, absorber les vibrations du moteur. Ce moteur est alimenté par une batterie de 42 volts qui se recharge lors des décélérations et des freinages. Le but est de réduire les émissions polluantes tout en gardant un agrément de conduite digne du roadster MX-5.

L'ensemble développe une puissance maximale de 180cv à 7500 tr/mn avec un couple maximal situé à 6000 tr/mn.

La boîte est manuelle et comporte six rapports. L'Ibuki reste une propulsion et garde les suspensions à doubles triangles superposés. Le freinage s'effectue par disques ventilés logés à l'intérieur de magnifiques jantes en aluminium de 7,5 pouces de larges chaussées de pneus Bridgestones Potenza de 18 pouces (215/40 R18).

Yvan.



### Dimensions

Longueur hors tout	3640mm
Largeur hors tout	1720mm
Hauteur à vide	1230mm
Empattement	2330mm
Voies AV/AR	1490mm/1495mm
Nombre de places	2

### Moteur

Type	MZR 1.6L 4 cylindres en ligne DOHC à injection directe et synchronisation séquentielle des soupapes (dual S-VTL) + moteur électrique avec fonction "idle-stop" (arrêt du moteur véhicule stoppé)
Puissance maxi.	132kW (180ch DIN) à 7500 tr/mn (objectif)
Couple maxi.	180Nm à 6000 tr/mn (objectif)

### Transmission

Boîte de vitesses	Manuelle à 6 rapports
-------------------	-----------------------

### Liaison au sol

Suspensions AV/AR	Double triangles superposés/Double triangles superposés
-------------------	---

### Freins

Système AV/AR	Disques ventilés/Disques ventilés
---------------	-----------------------------------

### Direction

Type	A crémaillère à assistance électrique
------	---------------------------------------

### Pneumatiques

Pneus AV/AR	Bridgestones Potenza 215/40R18 (roulage à plat)
Jantes	18 X 7.5 J



# Mazda → La BBS a 10 ans

## Made in Japan

Mazda présente au salon de Chicago 1989 un petit roadster, la Miata, en directe inspiration de l'école anglaise des années 60, mais avec une technologie moderne associée à la légendaire fiabilité japonaise.

Elle devient vite la coqueluche d'un marché friand de nouveautés, faisant oublier les coaches décapités avec arceaux de sécurité des années 80.



Les premiers essais de Sport Auto annonce d'emblée la couleur : "A l'évidence, la MX-5 (nom pour l'Europe, ndr) est l'une des voitures les plus amusantes du marché, davantage que bon nombre de voitures dites sportives et vendues trois à quatre fois plus cher."

## Elle a tout d'une grande

Joliment dessinée, des galbes sans angle vif, basse, étroite, la ligne de la MX-5 est réussie. Elle recèle de détails craquants : bouche à la Lotus Elan de 1962, phares escamotables, bossage de capot, poignées de portes chromées sans oublier les fameuses jantes en aluminium 'Minilite'.

En plus de sa robe sexy, la partie mécanique n'est pas en reste et s'inscrit dans la meilleure tradition des roadsters de la vieille Europe. Le moteur est un quatre cylindres double arbres à came en tête, à quatre soupapes par cylindre cubant 1 598 cm<sup>3</sup> (78x83,6mm) et développant une puissance de 115ch DIN à 6 500 tr/mn pour un couple de 13,8 mkg (135 Nm) à 5 500 tr/mn. La transmission est confiée aux roues arrières via une boîte à 5 rapports bien étagés, dont les débrayements du petit levier sont parfaits. Les roues sont indépendantes, avec triangles inférieurs et supérieurs, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs coaxiaux et barres stabilisatrices à l'avant comme à l'arrière. Le poids reste sous la tonne à 955 kg.

La recette est éprouvée mais a l'immense mérite de répondre à l'attente d'une clientèle aimant les "vraies" autos. Les premiers modèles vendus en France le sont sous le millésime 1990 et c'est ainsi le secteur oublié des "décapotables abordables" qui renaît. La concurrence ne tardera pas à réagir

face à ce succès.

## Avril 1993

Malgré une position dominante, Mazda lance en France une série spéciale qui introduit une nouvelle couleur à la palette existante, composée du rouge, du bleu... et du blanc !

Cette série spéciale, noire, est nommée 'BBS' du nom du fabricant italien des jantes qui l'équipent et 120

exemplaires sont vendus à l'époque au prix de 164 500 F. (environ 25 000 E.)

Techniquement identique au modèle standard, son châssis reçoit un traitement sport : amortisseurs Bilstein, barre anti-rapprochement à l'avant et système de freinage ABS. Les performances restent identiques à la version standard : 189 km/h et 31,4" aux 1 000 mètres Départ arrêté (mesures Sport Auto).

L'intérieur standard en tissu noir cède la place au cuir de couleur "ficelle", des placages de ronce de noyer font leur apparition sur le tableau de bord et la console centrale. Celle-ci est équipée d'un autoradio Clarion FL 410 Digital, l'antenne est électrique et le volant est un Nardi gainé de cuir. Les seuils de portes sont métalliques. Enfin, une personnalisation aux initiales du propriétaire est proposée mais reste facultative.

## La personnalisation

Du fait de son nombre limité d'exemplaires, cette série spéciale est l'une des plus recherchées des séries 1 (type NA). Outre sa rareté et ses équipements spécifiques, la 'BBS' lance la ligne d'accessoires proposés pour la MX-5 regroupés dans un épais catalogue. On y trouve pêle-mêle certains équipements de la 'BBS' mais aussi un porte bagage, un Hard Top et son support de rangement, des jantes, des coques chromées pour rétroviseurs extérieurs, des tapis de sol, etc.

Chaque propriétaire va pouvoir personnaliser son roadster nippon à son image... Mazda vient de trouver la solution pour maintenir l'attrait déjà

très fort de la MX-5 : les séries spéciales.

Pour la France, la 'BBS' est la première d'entre elles.

Yvan.



## Hervé, 36 ans,

marié, un enfant, commercial dans les Télécom - Rueil-Malmaison (92)

**MPM : Depuis quand as-tu ta BBS ?**

**Hervé :** Depuis tout petit, j'avais envie d'avoir un cabriolet, sans trop savoir lequel. Mais j'étais plus attiré par les petites anglaises comme la MGB et les italiennes comme les Alfa que par les vraies sportives inaccessibles. En 1989, je faisais un stage "étudiant" à San Francisco pendant la campagne de lancement de la Miata. Les premières étaient toutes rouges. (Rires)

Elle m'a tout de suite fait craquer, car elle correspondait à ce que je recherchais et j'adore sa petite bouille sympathique.

Puis, en 1999 j'ai pu m'offrir une 115 CV qui ne soit ni rouge ni blanche ni bleu électrique, une noire totalisant 105 000 km avec quelques petits défauts.

Après 2 mois, on me l'a volé. J'en ai retrouvé une nickel - elle l'est toujours d'ailleurs - avec 70 000 km. Depuis : quatre ans de bonheur. Elle est en bien meilleur état que la première, le précédant propriétaire était un vrai maniaque. Je l'en remercie encore.

**MPM : Ce qui t'a séduit le plus dans la BBS ? Le moins ?**

**Hervé :** Tout d'abord la couleur noire vernie, puis les aménagement intérieurs : les sièges en cuir couleur ficelle, le plaquage en (faux ?) bois, le volant cuir Nardi et le pommeau de vitesse un peu usé en cuir aussi. Et enfin les jantes nid d'abeille BBS qui donnent un côté rétro qui colle à cette voiture. Après l'avoir conduite, le vrai comportement sportif renforcé par les amortisseurs Bilstein.

Le moins : Le confort un peu ferme (mais on peut pas tout avoir) et les petits bruits à droite et à gauche (portière, tableau de bord). Enfin, pas grand chose.

**MPM : Tes impressions à son volant ? Décapoté ?**

**Hervé :** Sur les 30 000 km parcourus depuis que je l'ai, j'ai du en faire 25 000 décapoté, c'est une seconde voiture. Je ne la prends donc que quand il fait beau (Rires)

On a vraiment l'impression de faire corps avec la voiture, impression renforcée par l'amortissement ferme, la position basse et les remontées d'informations du volant.

**MPM : As-tu rencontré des problèmes avec ta BBS ? Regrettes-tu ton achat ?**

**Hervé :** J'ai beau chercher, je ne vois aucun problème. Regretter mon achat, c'est une plaisanterie, j'espère ? (Rires)

Cette voiture est pour moi le parfait compromis entre un budget d'entretien peu onéreux, la fiabilité, le plaisir de conduite et le style. Pour moi, la MK1 est l'une des plus belles voitures existantes. C'est la seconde voiture idéale.



**MPM : Ta prochaine MX-5 ?... ou autre voiture (ancienne, contemporaine) ?**

**Hervé :** Depuis 3 ans j'avais une voiture de fonction pour tous les jours. Depuis 6 mois j'ai ma propre voiture, une familiale, (406 135 CV boîte auto). J'aimerais la changer pour une Saab 9-3 Cabriolet, dès que nous aurons besoin d'un coffre moins grand.

Si j'ai un jour la possibilité d'avoir une 3ème voiture, je pense à une 911 type 993 ou à une Jaguar XK8 cabriolet (la MK1 en plus grande) ou pourquoi pas, soyons fous, une Aston Martin, l'AMV8 par exemple. Enfin si la MK3 a plus de chevaux, pourquoi pas non plus.

Les Propriétaires



### Jean, 33 ans,

enseignant en IUT matériaux en Savoie.

#### MPM : Depuis quand as-tu ta BBS ?

**Jean :** J'ai acheté ma BBS en mai 2001 avec 74 000 km au compteur.

#### MPM : Ce qui t'a séduit le plus dans la BBS ? Le moins ?

**Jean :** Je cherchais une Mk1 (look, authenticité et budget) et je suis tombé sur celle-là, dont je connaissais l'existence par l'article occasion de Sport Auto. Ce qui m'a plu : la couleur, l'intérieur, les jantes classieuses avec la couleur, la suspension de haut niveau et l'équipement.

#### MPM : Tes impressions à son volant ? Décapoté ?

**Jean :** Je roule décapoté en quasi-permanence, c'est à dire dès qu'il ne pleut pas...

Le top : rouler décapoté en hiver dans la neige en montagne, ciel bleu, lumière claire, chauffage à fond. Prévoir des pneus hiver tout de même, je ne peux que conseiller vivement les Nokian Hakkapeliitta (ou quelque chose comme ça...) : c'est finlandais, ça permet de rouler tous les jours en Savoie, de monter en station... Jamais planté et très bonne durée de vie.

#### MPM : As-tu rencontré des problèmes avec ta BBS ? Regrettes-tu ton achat ?

**Jean :** Aucun soucis !

J'ai fait quelques modifications toutes réversibles : pare soleil et LED pour l'éclairage intérieur dans les trous, filet anti-remous ORIS, polissage des catadioptrés et clignotants latéraux teintés en noir, plaque sous la bouche, bombe anti-crevaisson en lieu et place de la roue de secours, interrupteur pour l'antenne électrique, barre anti-rapprochement avant inférieure et supérieure.

#### MPM : Ta prochaine MX-5 ?... ou autre voiture (ancienne, contemporaine) ?

**Jean :** La prochaine sera une Mk1, noire ou Sunburst Yellow, peut-être une "refreshed" car je pars au Japon en septembre 2004 pour plusieurs années... Je me séparerai donc à regrets cet été de ma BBS, mais pour la bonne cause, sinon je pense que je l'aurais gardée à vie.

### Joris, 25 ans, (pseudo BlackKermite)

dessinateur projeteur - Chalon sur Saône (71)

#### 1998, la découverte

Un de mes clients m'a proposé un tour en MX-5 en plein milieu du mois de novembre top down... un froid de canard malgré le soleil. Et je suis tombé amoureux. Pour ce qui est de ma première MX-5, faute de moyens, je ne l'ai achetée que deux ans plus tard, une Mk1 vert forêt. Peu après, j'ai eu un accident et j'ai acquis cet exemplaire. Impossible de ne pas craquer pour sa belle robe noire sur fond de mer à La Ciotat.

#### BlackKermite

Noire, belle, racée, jantes BBS, un caractère de cochon sous la pluie mais en or sur le sec. Il fallait bien la baptiser cette petite. Pourquoi BlackKermite ? En deux mots, ma soeur avait trouvé que ma première Mk1 ressemblait à une grenouille (les yeux et la couleur...) Grenouille, Kermite, Kermite, grenouille... Toujours devant, la belle ne pouvait s'appeler que SpeedKermite. Alors forcément, la seconde étant noire... BlackKermite, c'est le clin d'oeil de la première à la seconde ! (Rires)

#### Qualités/défauts

Pour ce qui est de ses défauts, l'habillage en ronce de noyer mal intégré au tableau de bords, je l'ai enlevé. L'ancienne propriétaire n'ayant pas entretenu la voiture, j'ai quelques problèmes d'usure et de rayures sur la carrosserie, elle mériterait aussi d'être montée sur du 15 pouces au lieu du 14.

J'apprécie ses passages de portes en inox, ses sièges en cuir très classes, ses équipements cachés sous le capot.

#### Au volant

Elle vire à plat alors pour ce qui est des virages en épingles, c'est que du bonheur, mais sous la pluie, il arrive qu'elle se fasse colère. C'est sans aucun doute ce petit grain dans son caractère qui me fait des frissons dans le dos.

Même sous la pluie c'est top down, même pas mouillé tant qu'on reste au-dessus de 80 km/h... donc difficile en ville... (Rires)

#### Et pour l'avenir ?

Ma prochaine MX-5 ? Il faudra qu'elle ait un très gros moteur pour me convaincre de quitter BlackKermite. Et puis sinon j'ai un petit faible du côté de la Z4 mais mon portefeuille la déteste...

Pour plus d'info, mon site : [www.speedkermite-mx5.fr.st](http://www.speedkermite-mx5.fr.st)

### Olivier, 27 ans, (pseudo Oliv)

chargé de projet informatique - Paris

#### MPM : Depuis quand as-tu ta BBS ?

**Olivier :** J'ai ma BBS depuis le début du mois de Juin 2003. Elle est d'octobre 1993, elle a maintenant 125 000 km.

J'avais auparavant une Fiat Barchetta et suite à une sortie circuit, j'ai décidé de trouver une voiture plus adaptée à l'utilisation sur piste. J'ai donc trouvé mon bonheur avec cette BBS.

Je suis le 3ème propriétaire, le 1er ayant effectué un grand nombre de modifications (ligne complète Jackson Racing notamment) dont je profite actuellement.

#### MPM : Ce qui t'a séduit le plus dans la BBS ? Le moins ?

**Olivier :** Ce qui m'a le plus séduit, c'est la couleur noire en association avec le cuir ficelle.

Ce qui m'a le moins séduit, je dirais le plaquage bois. En tout cas au début, car maintenant je trouve ça très bien. En fait, la seule chose que je regrette sur cette série c'est le fait que les jantes BBS soient en 14", quel dommage qu'elles ne soient pas en 15", comme certaines séries



spéciales allemandes.

#### MPM : Tes impressions à son volant ? Décapoté ?

**Olivier :** A son volant, c'est le pied ! La voiture est rigide et très précise. Elle est vive et transmet beaucoup d'informations au conducteur. Un vrai plaisir pour s'initier au pilotage, ce qui m'intéresse actuellement. Une voiture facile, pas trop puissante, qui permet d'apprendre. Mais l'avantage de la Miata, c'est bien évidemment le top down, le plaisir de conduire cheveux au vent, de sentir les odeurs, écouter la nature... bref pour un citadin, les vacances à chaque sortie !

#### MPM : As-tu rencontré des problèmes avec ta BBS ?

**Regrettes-tu ton achat ?**  
**Olivier :** J'ai juste eu des signes de faiblesse de l'allumage. J'ai donc changé le faisceau et les bougies, depuis ça tourne parfaitement. Je ne regrette absolument pas mon achat !

#### MPM : Ta prochaine MX-5 ?...

#### ou autre voiture (ancienne, contemporaine) ?

**Olivier :** Il est un peu tôt pour penser à en changer. Pour autant, il m'arrive de songer à une japonaise préparée drift et circuit...

### Ludo, 24 ans, (pseudo LudoKrol)

commercial dans l'industrie charcutière - Senlis (60)

#### MPM : Depuis quand as-tu ta BBS ?

**Ludo :** Je l'ai acquise le 31 avril 2002.

#### MPM : Ce qui t'a séduit le plus dans la BBS ? Le moins ?

**Ludo :** Son exclusivité, le contraste peinture noire/intérieur beige, l'équipement fourni mais pas inutilement luxueux.

Ce qui aurait pu me faire hésiter : ses suspensions excessivement fermes !

#### MPM : Tes impressions à son volant ? Décapoté ?

**Ludo :** Comme tu peux t'en douter, beaucoup de sensations même à des vitesses légales. J'ai rarement eu entre mes mains une voiture aussi précise et communicative. Ça fait bien sûr partie du plaisir !

Je roule décapoté 95% du temps. Les 5% restants, c'est qu'il

pleut et que je suis dans les embouteillages ! (Rires)

#### MPM : As-tu rencontré des problèmes avec ta BBS ? Regrettes-tu ton achat ?

**Ludo :** J'ai connu 2 problèmes : un choc avant a nécessité la réfection du circuit de clim. Les pièces à changer étant relativement peu répandues, ma voiture est restée immobilisée plus longtemps que prévu et le calorstat est tombé en panne il y a 2 mois, grosse frayeur ! Sinon, je ne regrette ABSOLUMENT PAS ce petit plaisir.

#### MPM : Ta prochaine MX-5 ?... ou autre voiture (ancienne, contemporaine) ?

**Ludo :** Oh, ma voiture ayant actuellement 135 000 km on peut raisonnablement estimer qu'elle a encore de beaux jours devant elle ! Je n'exclus pas de l'emmener bien au-delà des 200 000 km, donc pas de remplacement prévu. S'il fallait vraiment que je la change, je pencherais vers une TVR Griffith ! (Rires)



# La BBS a 10 ans

# miata.net

## Les photos

# W=10



# Miata.net



**P**aradoxalement, la Miata, roadster le plus vendu au monde, est peu présente sur le net, du moins si l'on se réfère au nombre de pages trouvées par Google (170 000 pour Miata et mx5 contre plusieurs millions pour Porsche et autres Ferrari et même 240 000 pour Barchetta !)

Si la quantité n'y est pas, la qualité est au rendez-vous et miata.net en est l'exemple flagrant. Souvent cité comme site de référence, miata.net est très complet et nombreux sont les sites de clubs de toute nationalité s'en inspirant dans leur structure.

La page d'accueil est simple et claire. On y trouve directement toutes les nouveautés du site, les derniers messages du forum (très très fréquenté) ainsi qu'un accès direct aux différentes rubriques.

L'aspect technique a la part belle. Dénommée "Garage", elle est une immense base de donnée pour celui qui se pose des questions sur l'entretien ou l'amélioration de sa voiture, de la mécanique au nettoyage en passant par l'audio.

Ceux qui ne se posent pas de questions et qui veulent juste surfer ne vont pas être déçus. En plus des "Miata news", une quantité impressionnante de

liens vers des accessoiristes se trouve dans la rubrique "after-market" (accessoires).

Ensuite, on trouve les "Miata news", une liste quasi exhaustive des accessoiristes et clubs dans le monde et même Bob Hall (Ask Bob !), un des "pères" de la Miata qui réponds aux questions plus ou moins pertinentes des gens (les plus saugrenues ont même une rubrique à part !).

## L'incontournable

Cerise sur le gâteau, "skidmarks!" (insolite) est une galerie de photos de MX-5 plus ou moins bizarres. Aucune description ne vaudra jamais un petit tour par là !

En somme, miata.net est complet, pratique et drôle. Seul bémol, il est intégralement en anglais, donc difficile d'accès pour celles et ceux qui ne pratiquent pas la langue de Shakespeare, outre l'utilisation d'un traducteur de site tel que [trans.voila.fr](http://trans.voila.fr).

Quand vous visiterez ce site, cliquez sur le lien de l'éditeur Eunon Communications LLC en bas de la page d'accueil. Vous verrez qu'ils ont d'autres activités qui peuvent procurer beaucoup de plaisir aussi !

(Et ce n'est pas ce à quoi vous pensez !)  
[www.miata.net](http://www.miata.net)

Hannibalsmith





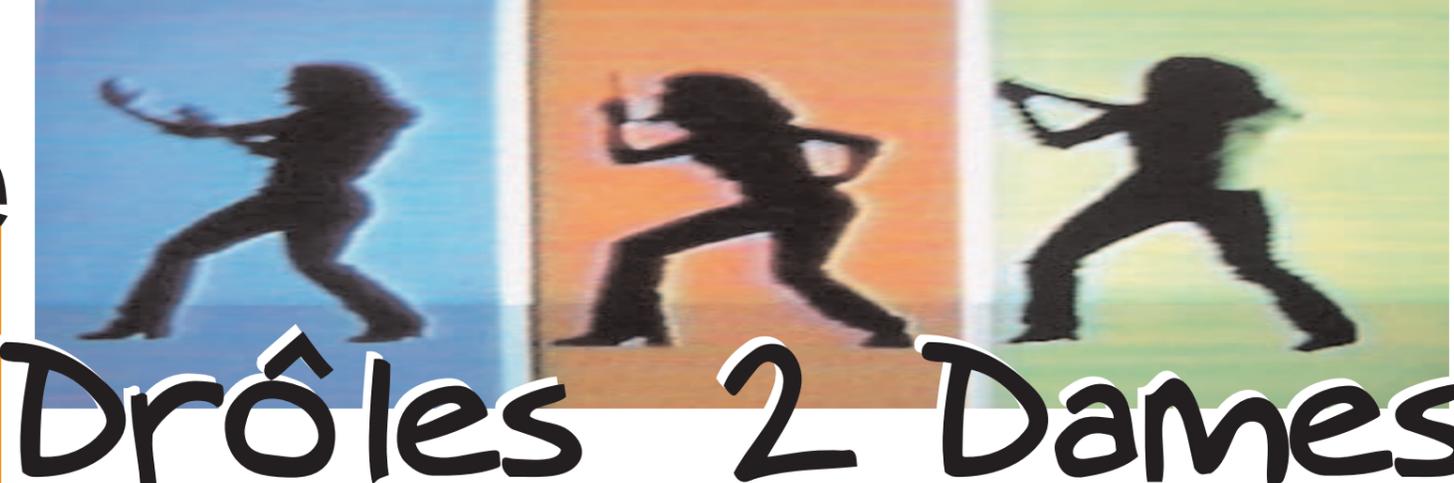
## Stéphanie (pseudo Fanny)

Mon dieu, mon dieu toutes ces questions indiscrettes !... Bon allons-y alors.

Bonjour, je m'appelle Stéphanie de Monaco et je suis caissière chez Prisunic mais je ne compte pas faire ça toute ma vie, je compte rentrer chez Mammouth... (Rires).

Bon plus sérieusement. Après avoir passé 28 ans en Alsace où j'ai exercé la profession d'assistante de direction ces 5 dernières années dans un cabinet d'expertise pour les assurances, j'ai déménagé à Genève où je suis actuellement assistante commerciale dans une société internationale d'assistance technique.

Mes centres d'intérêts sont nombreux, j'adore les chevaux. Je suis donc toujours partante pour une balade en leur compagnie. Je fais un peu de VTT, de natation. J'adore sortir, rencontrer du monde, aller au cinéma... et j'adore l'art. Je m'occupe d'ailleurs d'une artiste sculpteur céramiste, je lui ai créé son site Web. Je m'occupe de la création de tous les documents pouvant la promouvoir...



# Drôles 2 Dames

**Nous avons souhaité vous laisser une libre expression, Mesdames qui êtes conductrices de MX-5...**

## MPM : Quel modèle de MX-5 possédez-vous ?

**Fanny** : J'ai acquis en 1999 une Mk2 FL 1.6L SSp verte de 98, intérieur cuir beige, avec porte bagage et 4 000km au compteur. Et en 2002, je l'ai revendue à une concession Mazda pour acquérir une Mk2 FL 1.6L Phoenix neuve.

**Lisa** : J'ai une magnifique Mk2 FL Green Passion SSp verte que j'ai acquise le 26 juillet 2003. Je n'ai rien ajouté de plus vu le nombre d'équipements et d'options déjà présents sur cette série spéciale. Je l'ai surnommé Elliot comme le dragon de Peter... (Rires).

## MPM : Quelle a été votre première voiture ?

**Fanny** : Ma première voiture a été une Renault 5 4CV de 1989, une vraie bête de course... (Rires)

**Lisa** : J'ai eu pendant 6 ans une Clio grise de 1991 qui me manque énormément car j'ai pas mal voyagé avec et j'ai beaucoup de souvenirs délirés (plusieurs fois voiture balai, défilés déguisés, Paris-Dakar sur les routes normandes...)

## MPM : Pour tous les jours, quelle voiture utilisez-vous ?

**Fanny** : Ma MX-5 jusqu'à ce jour, car c'est mon unique véhicule mais comme j'ai déjà fait plus de 30 000 km pour sa première année elle va un peu souffler cet hiver et je vais emprunter une petite Mitsubishi Colt.

**Lisa** : J'ai la chance de pouvoir aller travailler avec Elliot puisque je dispose d'un garage dans mon entreprise. Même s'il faut faire avec les embouteillages, c'est un plaisir d'aller travailler le matin uniquement à l'idée d'être top down (Rires).

## MPM : Etes-vous voyageuse, en MX-5 ou autre ?

**Fanny** : Oui, c'est pour ça que j'ai toujours mon porte-bagages... (Rires) Sinon, l'avion ou le train parfois.

**Lisa** : J'ai pas mal voyagé il y a quelques années, mais aujourd'hui je n'ai plus trop le temps à cause de mon travail, mais je songe à recommencer. Je préfère les voyages "découverte" plutôt que les voyages "plage". Bref j'aime découvrir de nouvelles cultures, de nouvelle façon de vivre, voire d'autres religions; ça change l'état d'esprit, qui n'est pas le nôtre. Pas trop en MX-5 ou alors juste pour aller à la mer ou sortir avec amis.

Autres modes de déplacement oui... Sûrement pas les pieds je ne supporte pas le sport. Je suis très avion et location de voiture c'est bien pratique ou alors le train pour des raisons de facilité.

## Fanny : "J'ai une conduite plutôt très fluide et dynamique"

## MPM : Quel genre de conductrice êtes-vous en général ? Plutôt cool ou pressée ? Roulez-vous vite ?

**Fanny** : Je suis une bonne conductrice... je suis active mais pas pressée, parfois un peu énervée par les mauvais conducteurs. Mais j'ai une conduite plutôt très fluide et dynamique.

**Lisa** : On ne peut pas dire que je roule vraiment vite mais c'est vrai que j'ai une conduite "sportive" en ville. J'aime bien doubler, faire de petites accélérations, etc. Sur autoroute en général je suis très pépère, top down oblige, ça décoiffe (Rires). Je ne suis pas vraiment cool au volant. Comme je suis tout le temps en retard, je ne m'attarde jamais vraiment sur la route.

**MPM : Au volant de votre MX-5, est-ce différent ? Roulez-vous souvent décapotée ?**

**Fanny** : Je roule le plus souvent possible top down, je ne supporte plus l'enfermement en voiture. Toute la vision est différente en MX-5 décapotée, le champ de vision est beaucoup plus grand, on est plus attentif à ce qui nous entoure... enfin pour ma part.

On ne conduit pas une MX-5 comme on conduirait une 205, c'est une autre mentalité, un autre esprit.

**Lisa** : Je roule décapotée dès qu'il ne pleut pas, sauf dès la tombée de la nuit depuis qu'il m'est arrivé une mésaventure.

## MPM : Ce qui vous a séduite le plus dans la MX-5 ? Sa ligne ? L'architecture générale ? Le comportement ? Le moteur ? Le volume impressionnant de son coffre ? Le prix ?

**Fanny** : Oui tout, sauf le moteur et le coffre. Je ne m'y connais pas trop en moteur, c'est plutôt la ligne sympa de ce petit roadster qui m'a séduite... pas prétentieux, harmonieux. Le prix a été secondaire pour moi.

**Lisa** : Je suis une femme donc forcément ce n'est pas les performances qui m'ont attirées, mais plutôt la ligne, le design. J'avais un gros faible pour Mk1 mais mon choix s'est porté sur une voiture neuve car j'en voulais une tout de suite ! (Rires). En fait, ça a toujours été mon rêve d'avoir un roadster !

## Lisa : "Quand on roule sous 4°C top down, les gens ont tendance à vous regarder"

## MPM : Quelles sensations ressentez-vous à son volant ? Plaisir ? Maîtrise ? Sécurité ? Puissance ? Vitesse ? Confort ? liste non exhaustive...

**Fanny** : Plaisir, maîtrise, sécurité, confort... Vitesse et puissance n'étaient pas mon premier souhait. Mais surtout une sensation de liberté !!

J'ai été également très surprise de son très bon comportement sur circuit et de sa très bonne adhérence. Vive le prochain tour de piste... (Rires)

**Lisa** : Au volant c'est un véritable plaisir ! Je me sens différente des autres. Mais à la fois un peu gênée car quand on roule sous 4°C top down, les gens ont tendance à vous regarder. Je ne me lasse pas de regarder la bosse sur le capot et quand Elliot est propre on peut voir le paysage qui défile sur le capot. Niveau confort, je commence à m'habituer aux sièges. J'avoue que j'ai eu du mal, surtout conduire les jambes un peu écartées car mes genoux touchent le volant (Rires).

## MPM : Votre meilleur souvenir en MX-5 ?

**Fanny** : Il y en a tellement... car depuis que j'ai cette voiture, j'ai été amenée à faire beaucoup de rencontres, d'excellentes



## Lise (pseudo Lisa)

Je m'appelle Lise et j'habite dans un petit appart' sympathique à Rueil Malmaison dans les Hauts de Seine, j'ai 26ans.

Mes centres d'intérêts ? Mon cheval en premier, les roadsters, j'adore sortir entre amis c'est indispensable. Autre élément indispensable : la musique plutôt rock, pop.

Je n'ai plus trop la chance de voyager mais dès que je pourrais à nouveau, je voudrais sillonner la terre entière pour découvrir des cultures différentes. J'aime tout ce qui porte également aux croyances et à la mythologie. Enfin j'adore l'informatique et mon métier, la communication.

# Drôles 2 Dames

rencontres qui m'ont beaucoup marquées. Alors je pense que je vais retenir la plus importante à mes yeux, celle avec Thierry en 2000 à Dijon.

**Lisa :** Quand je suis allée la chercher. Je rentrais de vacances en Corse et elle m'attendait au garage, c'était le jour de mon retour et... il pleuvait à torrent malheureusement. Les portes de la concession se sont ouvertes, on aurait dit un gamin avec son nouveau jouet (Rires). Deuxième meilleur souvenir, la première fois que j'ai conduit la MX-5, c'était en mai sur une sortie en Touraine. Maurice (membre du club Mx-5 Passion) m'avait passé le volant et j'ai rencontré des gens super sympa... Bref, que du bonheur !

**MPM :** Quels changements ou modifications apportez-vous à la MX-5 pour qu'elle corresponde le plus à vos souhaits ?

**Fanny :** J'aurais dit un peu plus de puissance mais je n'ai pas l'intention de la modifier. J'ai déjà rajouté un arceau, le porte bagages, la trappe à essence chromée au niveau esthétique. Au niveau de la puissance, je roule de temps à autre avec la GTR de Thierry... Donc j'ai tout ce qu'il me faut et les deux MX-5 correspondent bien à mes souhaits... l'une élégante et l'autre sportive.

**Lisa :** Une capote qui se ferme plus facilement à la main, je n'arrive pas à la fermer en étant à l'intérieur, une lumière dans la boîte à gants, un volant qui se règle en hauteur, un miroir de courtoisie pour le conducteur... j'aime bien me recoiffer (Rires).

**MPM :** Le marché du roadster propose aujourd'hui plus de modèles que jamais. Après cette MX-5, quel roadster choisiriez-vous ?

**Fanny :** Je serais sérieusement tentée par une Lotus Elise. J'ai un réel coup de coeur pour sa ligne.

**Lisa :** Sans hésiter la Toyota MR, j'adore sa ligne ! Mon père a une Mercedes SLK kompressor mais je n'aime pas.

**MPM :** D'où vient votre goût pour l'automobile ?

**Fanny :** Je dirais plutôt d'où vient mon goût pour le cabriolet ? Depuis que j'ai vu la MX-5 de ma voisine en 1993, une Mk1 rouge qui a été rachetée cet été par Christelle du forum (Tagada).

**Lisa :** Depuis toujours ! Je pense que c'est à cause de mes parents ! Mon père a toujours aimé les voitures et en a eu de belles ! Et ma mère a eu une Floride en première voiture. Bon c'est vrai je suis un peu garçon manqué aussi ! (Rires).

**MPM :** De toutes les voitures que vous avez conduites, laquelle vous a laissé le meilleur souvenir ?

**Fanny :** Ma Mk2 verte, tout simplement parce que la première fois que je l'ai conduite, elle était à moi et je venais de réaliser mon premier rêve... m'offrir un cabriolet.

**Lisa :** Elliot ! Beauté, sensation ! Sans hésiter !

**MPM :** Raisonnablement, quelles voitures envisageriez-vous de posséder un jour ? Contemporaines ? Anciennes ? Les deux ?

**Fanny :** Contemporaine... une Lotus Elise.

**Lisa :** A court terme une MR ! L'acquisition d'un monospace même à long terme ne m'intéresse pas !

L'idéal serait d'avoir une voiture pour tous les jours et une voiture ancienne. Mon rêve une Ford Mustang ou une Floride.

**MPM :** En dehors de la MX-5, quel modèle automobile du moment vous fait craquer ?

**Fanny :** La Honda S2000.

**Lisa :** À part la MR je ne vois pas ce que je pourrais acheter d'autre... Si je devais prendre une citadine aujourd'hui, pour le quotidien, je serai embêtée car aucune ne me plaît.

**MPM :** Avez-vous rencontré des problèmes en MX-5 ? Regrettez-vous votre achat ?

**Fanny :** Oui j'ai rencontré des problèmes de soupapes (usure anormale des soupapes d'admission) sur la Mk2... problème résolu par Mazda France sous garantie et des soucis de disque d'embrayage avec ma Phoenix. Et malgré cela je ne regrette pas d'avoir une MX-5 et je suis toujours aussi ravie de la conduire.

**Lisa :** Je ne l'ai que depuis très peu de temps donc aucun problème à part le tapis conducteur qui se fixe mal et le coffre qui se ferme mal.

**MPM :** Connaissez-vous le site MX5passion et son forum ?

**Fanny :** Je connais le site MX5passion depuis ses débuts, puisque je fais partie des tout premiers intervenants sur ce site. Je l'ai vu évoluer depuis 1999.

J'ai également le plaisir d'être responsable de la région Est du Club MX5passion depuis 1999 et d'avoir apporté une part de contribution à l'organisation des sorties du club comme Alsace 1999, Sud 2000 et Sud Ouest 2001 ainsi qu'à un autre club, le Cabrio Euro Meeting pour la sortie Forêt Noire 2000. J'ai par ailleurs organisé plusieurs sorties en Alsace : Alsace 2000, Sundgau 2001, Alsace 2001,

Rencontre franco-suisse 2002... ainsi que diverses petites balades ou événements régionaux... Et ce n'est pas terminé, bien sûr...

**Lisa :** Oui je connais ce forum. J'y ai rencontré des personnes avec lesquelles je me suis liée d'amitié (on est d'ailleurs partis ensemble au ski). Mais je fréquente surtout le Forum Stripes Addicted, où j'ai eu la chance et le hasard d'y rencontrer l'homme de ma vie. Ensemble, nous prévoyons pour l'été 2004 de faire en Mx-5 un périple depuis la Camargue jusqu'en Italie.

**MPM :** A quelle question voudriez-vous répondre et que je ne vous ai pas posée ?

**Fanny :** Le monde de la MX-5 est-il un monde d'hommes ?

Eh bien NOOOOOON Messieurs !! On ne parle pas que moteur chez nous !!... (Rires)

C'est ce qui m'avait un peu fait peur lors de ma première sortie MX5passion en 1999 sur le circuit de Dijon Prenois. Et pour cause, à cette sortie, il me semble bien que j'étais la seule fille conductrice et propriétaire, en plus c'était pour la MX-5 Cup.

Même s'il s'avère que le premier contact tourne spécifiquement sur la voiture, sa motorisation, les options, etc. les rencontres évoluent vite et l'aspect technique devient secondaire au profit du plaisir, du "roadster spirit", de se retrouver entre amis pour découvrir les régions lors des sorties.

**Lisa :** Juste dire que j'ai réalisé mon rêve et la MX-5 c'est vraiment très bon pour le moral ! Une véritable histoire d'amour. Tiens d'ailleurs je vais descendre aller voir si Elliot ne s'ennuie pas trop dans le garage (Rires).

Propos recueillis par Yvan.



# Baie de Somme



## V.I.N.

Vehicle Identification Number

### V.I.L./V.I.N, pas de secrets...

VIN - pour Vehicle Identification Number - et VIL - pour Vehicle Identification Label - n'ont rien de secrètes en soi, mais encore faut-il les lire et savoir les décoder. Où trouve-t-on ces informations et quelles sont leurs significations ? Voici quelques clés pour y parvenir.

### La V.I.L

Il s'agit de l'étiquette blanche collée dans l'encadrement intérieur de la portière droite.

Elle regroupe les principales informations nécessaires à la fabrication de chaque exemplaire de MX-5 sur les lignes de montage. Détaillons-les sur des exemples concrets.

#### MX-5 NA (1989/1998)

VEHICLE LINE	DESTINATION	BODY TYPE	PAY LOAD	KATASIKI	
CN2	EE	D200			
ENGINE	DISPLACEMENT	F. CHG.	TRANSMISSION	DRIVE	FUEL TYPE
CE04D16	1600	E	5MT	2	
SUSPENSION	A. B. S.	WS	POWER STG.	GRADE	
HARD S.	Y				
SEAT TYPE	TRIM TYPE	A/C	MEASURES	SPECIAL	
STA---	TDA				
MODEL-SPEC	EX. COLOR	IN. COLOR	VIN		
NB58-EAA	SU	NA3	-JMZNA18C20020333		

#### 1 : Destination: EE

Le véhicule a été construit selon des spécifications EEC, c'est à dire délivrées pour l'Europe.

#### 2 : Displacement: 1600

Le moteur est un 1,6l (1597 cm<sup>3</sup>), soit de type B6 de 115cv din produit de 1989 à 1994 ou de type C de 90cv din produit de 1995 à 1998. Ici, c'est un type C de 90cv (cf. la V.I.N.).

#### 3 : Transmission: 5MT

La boîte de vitesses est manuelle à 5 rapports

#### 4 : Drive: 2

2 roues motrices

#### 5 : ABS: YES

La voiture est équipée de l'ABS

#### 6 : Power STG: YES

Cet exemplaire est équipé de la direction assistée

#### 7 : Model-Spec: NB58-EAA

C'est un code interne à Mazda.

#### 8 : EX. Color: SU

External colour pour couleur extérieure, ici SU, Rouge.

#### 9 : IN. Color: NA3

Internal Colour pour couleur intérieure, ici NA3, Noir (standard).

#### MX-5 NB (1998/2000)

VEHICLE LINE	DESTINATION	BODY TYPE	PAY LOAD	KATASIKI	
CN2	EE	D200			
ENGINE	DISPLACEMENT	F. CHG.	TRANSMISSION	DRIVE	FUEL TYPE
CE04D16	1800	E	6MT	2	
SUSPENSION	A. B. S.	WS	POWER STG.	GRADE	
HARD S.	Y				
SEAT TYPE	TRIM TYPE	A/C	MEASURES	SPECIAL	
STC---					
MODEL-SPEC	EX. COLOR	IN. COLOR	VIN		
NC69-EAA	20P	NB2	-JMZNB18P6001		

Ci-dessous, il s'agit d'une série spéciale "10th anniversary" produite en 1999. Le moteur est un 1,8l de 140cv din (103 kW) type BP (cf. V.I.N.). Ce modèle est équipé d'une boîte manuelle à 6 rapports, les suspensions sont rigides/sport [Hard S]. La couleur extérieure est bleu roi métal [20P], l'intérieur est bicolore noir/bleu [NB2] comme les sièges en cuir/alcantara [STC]. Cet exemplaire européen est doté de l'ABS mais pas de l'air conditionné [A/C].

A noter qu'aucune mention ne figure sous la rubrique [Special Edition] - alors que la production a été limitée à 7500 exemplaires tous continents confondus - ni sous [Power STG] alors que la direction assistée fait partie de l'équipement de série.

#### MX-5 NB FL pour FaceLift (2001/?)

VEHICLE LINE	DESTINATION	BODY TYPE	PAY LOAD	KATASIKI	
CN2	EE	D200			
ENGINE	DISPLACEMENT	F. CHG.	TRANSMISSION	DRIVE	FUEL TYPE
CE04D16	1800	E	5MT	2	
SUSPENSION	A. B. S.	WS	POWER STG.	GRADE	
STD S.	Y				
SEAT TYPE	TRIM TYPE	A/C	MEASURES	SPECIAL	
STA---					
MODEL-SPEC	EX. COLOR	IN. COLOR	VIN		
NC82-EAC	18J	NB3	-JMZNB18P200200107-		

Une version européenne équipée d'un moteur 1,8l de 145cv din (107 kW), d'une boîte de vitesse manuelle à 5 rapports, de suspensions standards, de l'ABS, de sièges en tissus [STA], d'une couleur intérieure noire [NB3] et extérieure vert métal foncé [18J].

#### MX-5 NA BBS

VEHICLE LINE	DESTINATION	BODY TYPE	PAY LOAD	KATASIKI	
CN2	EE	D200			
ENGINE	DISPLACEMENT	F. CHG.	TRANSMISSION	DRIVE	FUEL TYPE
CE04D16	1600	E	5MT	2	
SUSPENSION	A. B. S.	WS	POWER STG.	GRADE	
BILSTEIN	Y				
SEAT TYPE	TRIM TYPE	A/C	MEASURES	SPECIAL	
STA---	TDA				
MODEL-SPEC	EX. COLOR	IN. COLOR	VIN		
NA78-EAC	PZ	NAO	-JMZNA18B201133475-		

Il s'agit ici d'une série spéciale 'BBS' de 1993 équipée de suspensions sport (BILSTEIN) et de l'ABS. La couleur de carrosserie est noire (code PZ) et la couleur intérieur est ficelle (Tan, code NAO).



-JMZNB18P600200001

### La V.I.N. Européenne

C'est le numéro de série de la voiture, communément dénommé "numéro dans la série du type (G)" par l'administration française des cartes grises !

Ce numéro regroupe une multitude d'informations complémentaires à la VIL. Voici quelques exemples concrets.

V.I.N. CEE MX-5 NA à partir du n° 100 001	
<b>JMZ</b>	<b>Identification constructeur</b> J = Japan MZ = Mazda Europe
<b>NA</b>	<b>Type Véhicule</b> NA = MX-5 phase 1
<b>1</b>	<b>Transmission</b> 1 = 2 roues motrices
<b>8</b>	<b>Carrosserie</b> 8 = 2 portes cabriolet
<b>B</b>	<b>Type moteur</b> B = B6 1,6l de 115cv DIN (85 kW) P = BP 1,8l de 130cv DIN (96 kW)
<b>2</b>	<b>Type boîte de vitesses</b> 2 = Manuelle à 5 rapports
<b>0</b>	<b>Année modèle</b> Non utilisé pour l'Europe
<b>0</b>	<b>Site de production</b> 0 = Hiroshima 1 = Hofu
<b>100 001</b>	<b>Numéro de Série</b> Commence à 100 001

#### Remarques :

**Type moteur :** En 1994, le 1839 cm<sup>3</sup> de 130cv din (96 kW) est introduit dans la gamme.

**Site de production :** Hofu est utilisé seulement en 1990/1991 comme site de production de MX-5 pour faire face au pic de ventes.

**Numéro de série :** Les numéros de l'année 1989 entre 100 001 et 100 100 sont très recherchés et difficiles à trouver car ce sont les numéros réservés aux préséries pour la plupart assemblées à la main.

A chaque année modèle, le numéro de série repart au numéro x00 001.

V.I.N. CEE MX-5 NA à partir du n° 200 001	
<b>JMZ</b>	<b>Identification constructeur</b> J = Japan MZ = Mazda Europe
<b>NA</b>	<b>Type Véhicule</b> NA = MX-5 phase 1
<b>1</b>	<b>Transmission</b> 1 = 2 roues motrices
<b>8</b>	<b>Carrosserie</b> 8 = 2 portes cabriolet
<b>C</b>	<b>Type moteur</b> C = B6 1,6l de 90cv DIN (66 kW) P = BP 1,8l de 130cv DIN (96 kW)
<b>2</b>	<b>Type boîte de vitesses</b> 2 = Manuelle à 5 rapports 5 = Automatique
<b>0</b>	<b>Année modèle</b> Non utilisé pour l'Europe
<b>0</b>	<b>Site de production</b> 0 = Hiroshima
<b>200 001</b>	<b>Numéro de Série</b> Commence à 200 001

#### Remarque :

**Type moteur :** En 1995, la version B6 de 115cv din (85kW)

a été supprimée et remplacée par une version moins puissante de 90cv din (66 kW) à partir du numéro de série 200 001.

V.I.N. CEE MX-5 NB à partir du n° 100 001	
<b>JMZ</b>	<b>Identification constructeur</b> J = Japan MZ = Mazda Europe
<b>NB</b>	<b>Type Véhicule</b> NB = MX-5 phase 2
<b>1</b>	<b>Transmission</b> 1 = 2 roues motrices
<b>8</b>	<b>Carrosserie</b> 8 = 2 portes cabriolet
<b>P</b>	<b>Type moteur</b> 6 = B6 1,6l de 110cv DIN (81 kW) P = BP 1,8l de 140cv DIN (103 kW)
<b>6</b>	<b>Type boîte de vitesses</b> 2 = Manuelle à 5 rapports 6 = Manuelle à 6 rapports
<b>0</b>	<b>Année modèle</b> Non utilisé pour l'Europe
<b>0</b>	<b>Site de production</b> 0 = Hiroshima
<b>100 001</b>	<b>Numéro de Série</b> Commence à 100 001

#### Remarques :

**NB :** La nouvelle MX-5 NB a été introduite sur le marché en 1998 en Europe et au Japon.

**Type moteur :** Afin de respecter les nouvelles normes anti-pollution et antibruit, la puissance maximale du moteur 1,6l B6 a été réduite à 110cv (81 kW) au profit du couple à bas et moyen régime.

**Type de boîte de vitesse :** La boîte manuelle à 6 rapports est apparue avec la série limitée "10th anniversary" en 1999.

V.I.N. CEE MX-5 NB à partir du n° 200 001	
<b>JMZ</b>	<b>Identification constructeur</b> J = Japan MZ = Mazda Europe
<b>NB</b>	<b>Type Véhicule</b> NB = MX-5 phase 2
<b>1</b>	<b>Transmission</b> 1 = 2 roues motrices
<b>8</b>	<b>Carrosserie</b> 8 = 2 portes cabriolet
<b>P</b>	<b>Type moteur</b> 6 = B6 1,6l de 110cv DIN (81 kW) P = BP 1,8l de 145cv DIN (107 kW)
<b>6</b>	<b>Type boîte de vitesses</b> 2 = Manuelle à 5 rapports (M15M-D) 5 = Automatique (SB4A-EL) 6 = Manuelle à 6 rapports (Y16M-D)
<b>0</b>	<b>Année modèle</b> Non utilisé pour l'Europe
<b>0</b>	<b>Site de production</b> 0 = Hiroshima
<b>200 001</b>	<b>Numéro de Série</b> Commence à 200 001

#### Remarque :

**Type boîte de vitesses :** La boîte de vitesses automatique a été livrable en Europe avec la MX-5 NB FaceLift 2001, même si elle existait avant pour d'autres marchés.

A suivre au prochain numéro, la V.I.N. Américaine...

Yvan.

# Installer un **Bouton de démarrage**

**D**epuis quelques années fleurissent sur le tableau de bord des voitures sportives des boutons pour démarrer le moteur. Fini le tour de clé banal qui fait penser à un coup de manivelle et bienvenu le bouton magique qui reprend sa place d'honneur qu'il n'aurait jamais du quitter sur le tableau de bord.

La Miata étant un véhicule sportif conçu pour le plaisir, il ne peut y avoir plus noble cause que de lui rendre cette touche qui fini de la distinguer de la voiture banale.

Si, de plus, cette opération se combine à la suppression d'un des éléments les plus disgracieux de son anatomie, j'ai cité l'allume-cigare des années 70, il ne reste vraiment plus de

raison de refuser à son roadster préféré cette opération de chirurgie esthétique d'une centaine d'Euros.

Voici donc en détail toutes les étapes de ce montage qui est à la portée de toute personne sachant retirer ses mouffles avant de bricoler.

Dave.



## 1. Démontage de l'encadrement

La première étape de l'installation va consister à démonter l'horloge et son entourage, les commandes de chauffage et l'autoradio.

Nous allons commencer par déplacer la console centrale



située entre les deux sièges.

Pour cela, dévissez les 5 vis cruciformes situées dans la boîte à gants (2), sous le cendrier (1) et sur les côtés du levier de vitesses (2) (photo 1a).

La console tient encore en place grâce à deux agrafes métalliques situées sous sa partie avant.

Dégrafez-la à l'aide de vos deux mains, en plaçant vos pouces sur la partie fixe du tableau de bord et le reste de vos doigts sous la console. Faites alors lever verticalement en appuyant sur pouces et en tirant doucement avec les autres doigts (photo 1b). La console se soulève et est maintenant libre. Reculez-la de 2 cm vers l'arrière.



Il est maintenant possible d'avoir accès aux deux vis de l'entourage que vous devez dévisser (photo 1c).

Une fois ces deux vis retirées, l'entourage est encore maintenu fermement en place par 4 agrafes métalliques. Ces agrafes sont disposées aux 4 coins de l'entourage



(cf. photo 2c), leur dégrafage doit être très minutieux pour ne pas endommager l'entourage en tirant trop fortement : La bonne technique consiste à commencer par celle située en bas à gauche (photo 1d), de tirer fermement mais sans mouvement brusque au niveau de l'agrafe jusqu'à ce qu'elle se libère. Passez ensuite aux agrafes suivantes en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre pour finir par celle



située en bas à droite, en prenant toujours bien soin de ne pas tordre l'entourage mais en jouant seulement sur sa souplesse du matériau.

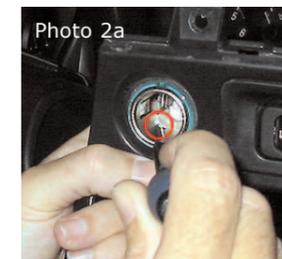


La console est encore reliée par les câbles électriques des différents boutons et l'allume-cigare (photo 1e). Débranchez-les.

## 2. Mise en place du bouton de démarrage

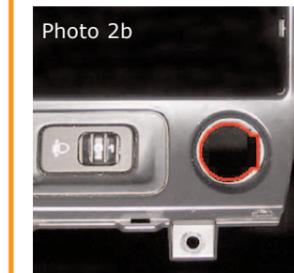
Maintenant que la console est entièrement démontée, nous allons pouvoir procéder avec aisance au montage du bouton de démarrage.

Pour commencer, démontez la prise d'allume-cigare en utilisant un tournevis très fin ou une pointe et en appuyant sur la languette de verrouillage afin de permettre le mouvement de la partie métallique de la prise (photo 2a). Poussez celle-ci depuis l'arrière pour l'extraire par l'avant.



Une fois la partie métallique extraite, la partie plastique de l'allume-cigare devient amovible. Retirez-la.

Il va falloir maintenant agrandir le trou de fixation de l'allume-cigare afin d'y loger le bouton de démarrage (photo 2b).



Si cette étape n'a rien de difficile, elle n'en demande pas moins d'être très minutieuse. En effet, c'est de la qualité de l'ajustement que vous allez réaliser et des précautions que vous allez prendre pour ne pas rayer la platine que va dépendre le résultat final

de cette installation.

A l'aide d'une lime ayant un côté arrondi, agrandissez par petites touches régulières le trou d'origine. Arrêtez-vous fréquemment pour présenter le nouveau bouton avant d'agrandir à nouveau. Le fait de ne pas faire une ouverture trop grande est très important car le bouton ne tient en place que grâce à un ajustement serré.

Une fois le trou agrandi et la découpe pour le passage du détrompeur (sur la droite du trou) effectuée, installez le bouton (photo 2c) et remettez en position l'encadrement sans toutefois le fixer. Faites passer le faisceau du bouton par le bas sur la gauche en direction de la colonne de direction. Attention : la longueur totale du faisceau, bien que suffisante, ne permet pas de détour et il n'est pas impossible que vous procédiez par essais successifs avant de trouver la position idéale.

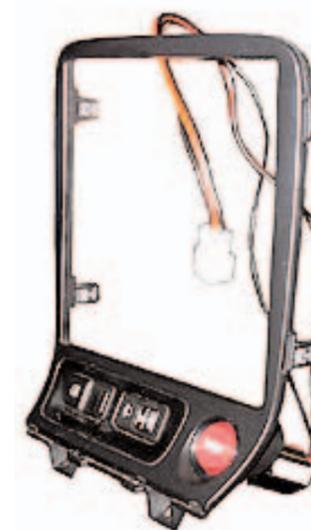


Photo 2c

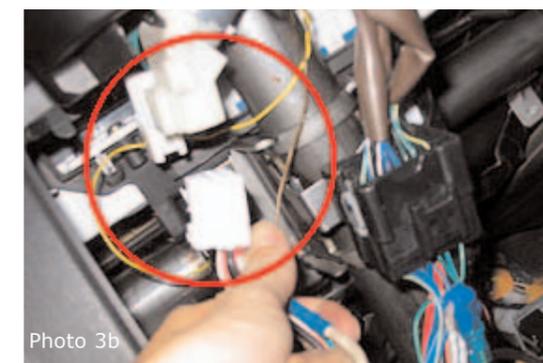
## 3. Branchement électrique

Le bouton étant en place, il va falloir maintenant brancher l'essentiel du faisceau électrique. C'est la partie la plus facile du montage.

Tout d'abord, démontez le cache sous le volant qui est maintenu par 2 vis cruciformes (photo 3a).



Vous trouverez à l'arrière du Neiman un gros connecteur blanc. Débranchez-le (photo 3b).



Sur le faisceau livré avec le bouton se trouvent deux connecteurs similaires (un mâle et un femelle), branchez l'un sur le Neiman et l'autre sur le connecteur originalement branché sur le Neiman.

Ce montage consiste en fait à détourner vers le bouton le fils qui commande le démarreur de la voiture.

Vous trouverez aussi sur le faisceau fourni un fil noir avec une cosse à son extrémité (photo 3c). Il faut maintenant raccorder ce fil à la masse.

L'idéal pour cela est de repérer derrière la colonne de direction un écrou, dévissez-le, positionnez la cosse sur le filetage et resserrez l'écrou. La prise de masse se fera par ce contact avec la coque de la voiture qui est intégralement à la masse. Il ne reste plus qu'à relier le gros faisceau du kit au petit du bouton de démarrage pour que le tout soit opérationnel.



## 4. Déplacement de la prise allume-cigare

Le montage aurait pu s'arrêter là mais vous y auriez perdu au passage l'allume-cigare et surtout sa prise qui peut être fort utile dans la vie de tous les jours.

Cette section, vous l'aurez compris, est facultative mais fortement recommandée.

L'idée ici est de se passer de l'allume-cigare mais pas de sa prise, seulement voilà, une prise sans rien dedans c'est plutôt moche. Pour cette réalisation, nous allons utiliser une prise provenant d'une Peugeot 307 qui a l'avantage d'être équipée d'un capuchon rabattable en plastique noir dont la discrétion sera la bienvenue.

Le connecteur de l'allume-cigare Peugeot étant très spécifique, nous n'allons garder de lui que le capuchon rabattable et le guide en plastique. En y introduisant le corps métallique de l'allume-cigare de la Miata nous pourrions garder la connectique d'origine qui ne nécessitera qu'une petite intervention de rallonge des fils du faisceau d'origine.

Sur l'allume-cigare Mazda (photo 4a), séparez la partie plastique du corps métallique et gardez uniquement ce dernier.

Sur l'allume-cigare Peugeot, extrayez le corps métallique et garde tout le reste (photo 4b).



Photo 4a



Photo 4b

Choisissez un nouvel emplacement pour la prise.

Puis, à l'aide d'une perceuse et d'une lime, effectuez-y la découpe pour le logement de la prise.



Photo 4c

Pour cet article, l'endroit choisi se situe sous le bouton de commande des rétroviseurs électriques (photo 4d). Cet emplacement à l'avantage d'être très discret et de permettre, entre autre, de brancher facilement un PDA équipé d'un GPS qui doit être installé dans l'axe de vision du conducteur.



Photo 4d

La prise est en place (photo 4e). Rallongez les fils du connecteur d'allume-cigare d'origine et branchez-le.



Photo 4e

## 5. Essais et remontage

Les branchements étant terminés, il va falloir effectuer quelques petits tests du système avant de tout remonter :

- 1 - mettre le contact au premier cran : il ne doit rien se passer de nouveau.
- 2 - mettre le contact au deuxième cran : le bouton de démarrage doit s'allumer et la prise d'allume-cigare doit être opérationnelle.
- 3 - donner une impulsion avec la clé de contact pour démarrer le moteur : le moteur ne doit pas démarrer.
- 4 - appuyer sur le bouton de démarrage (en s'assurant avant qu'aucune vitesse ne soit engagée) : le moteur doit démarrer.

Si toutes ces étapes se sont bien déroulées, c'est que le montage c'est bien passé. Félicitations, il ne vous reste plus qu'à remonter le cache sous le volant, l'entourage et la console centrale dans le sens inverse du démontage.

## 6. Le résultat

Et voilà c'est fini. En prenant le temps de travailler avec minutie vous ne devez pas en avoir pour plus de deux heures.

Ensuite, il ne vous reste plus qu'à utiliser le doigt magique pour réveiller les fougoux pur-sang qui sommeillent sous votre capot moteur en attendant de partir à l'assaut des routes sinieuses.

de jour...



... et de nuit.



## Fiche Technique



Connectique  
Ergonomie intérieure

Prix :  
120 E. environ

Fournisseur :  
IL Motorsport  
www.ilmotorsport.de  
Tel. +49(0) 2233 977 349

Outillage :  
Tournevis cruciforme  
Tournevis plat et fin  
Petite lime demi-ronde à métaux  
Perceuse avec foret métal de 6mm + foret conique + foret-rape circulaire de 20mm.

Durée :  
2 heures

Difficulté : 2





Série limitée

# Mazda MX-5 Etna

Vos yeux ne vont pas en croire leurs oreilles.



**ZOOM-ZOOM**

Vous aurez du mal à en croire vos sens avec cette série limitée MX-5 Etna. Equipée en exclusivité du système son Hi-Fi Sony Xplod MP3, elle va vous séduire par son style inimitable. Vous allez craquer pour l'intérieur en cuir noir et rouge, les sièges chauffants, la décoration façon alu, les peintures métallisées Velocity Red ou Titanium Grey et les jantes alu de 16 pouces. Dépêchez-vous, cette série est limitée à 250 exemplaires.

**Garantie jusqu'à 5 ans kilométrage illimité<sup>(1)</sup> - [www.mazda.fr](http://www.mazda.fr)**

**MX-5 Etna : 20 000 €<sup>(2)</sup>**

(1) Garantie constructeur de 3 ans ou 100 000 km (au 1<sup>er</sup> terme échu) + extension de garantie optionnelle jusqu'à 2 ans supplémentaires sans limitation de kilométrage. Tarif du 01/10/03 : 470 € pour 24 mois. Souscription dans le 1<sup>er</sup> mois suivant votre achat. Offre valable pour tous clients sauf taxis. (2) Tarif 16/04 du 01/01/04 de la MX-5 Etna 1.6L. Existe en motorisation 1.8L : 23 000 €. Série limitée à 250 exemplaires en France. Consommations (99/100/CE) l/100km : cycle urbain : 1.6L : 10.2 - 1.8L : 11.4, extra-urbain : 1.6L : 6.4 - 1.8L : 7.1, mixte : 1.6L : 7.8 - 1.8L : 8.7. CO<sub>2</sub> (g/km) : 1.6L : 188 - 1.8L : 210. Mazda Automobiles France - 434455960 RC Pontoise.

