

*MiataXperience*

**MX-5**  
FRANCE

**N° 0 1**

# Sommaire

Page 3	Mimix
Page 8	Portrait
Page 12	Proprio
Page 14	Circuit
Page 16	Concours photo
Page 17	Sorties

Et voilà ! Comme promis nous sommes de retour après 7 mois d'absence ! Le tout, avec des ingrédients différents mais une recette presque identique !

Dans le dernier numéro de MiataMania, nous avons évoqué de sortir de l'écran, n'allez pas croire que nous ne tenons pas nos promesses puisque le MiataXpérience Hors Série N°1 est en construction pour une sortie prévue lors des 20 ans de la Mx-5 à l'occasion du Grand Prix de l'Age d'Or avec 36 pages en couleurs !

En attendant, pour satisfaire les réclamations du public, nous voici pour une version on-line trimestrielle qui permettra à l'ensemble de l'équipe de ne pas rester inactif ! Sachez que la demande du retour du mag même on-line nous a fait très plaisir !

Venons en à l'essentielle de votre lecture ; les ingrédients !? Dans la continuité des modèles présentés par le passé, un article afin mieux comprendre le renouveau en 1998. La découverte d'une personne dont on connaît plus le pseudo que le visage. Deux nouvelles rubriques : une en rappel aux deux premières et une pour les passionnés d'asphalte. Le résultat du fameux concours photo, et pour finir, le résumé en image des sorties qui se sont déroulées depuis l'ouverture officielle du club.

Dans le monde du bénévolat, l'équipe de cuistots ne cesse d'évoluer avec l'arrivée de Pierre (dit "Pierre Bo") pour la conception des textes, en remplacement de Nicolas.

*Merci encore Nico pour tes formidables textes dans la rubrique "La mimix" de MiataMania !*

En espérant que vous vous régalerez toujours autant, nous vous souhaitons une bonne lecture.

L'équipe du mag MiataXpérience

# Edito

# MiMiX

# NB 1.6 1998 Orange Evolution



C'est ainsi que naquit la NB

S'il est bien connu « qu'on ne change pas une équipe qui gagne », nous pourrions, grâce aux ingénieurs d'Hiroshima, écrire qu'on ne modifie pas non plus une recette gagnante...

Rares sont les constructeurs automobiles qui peuvent se vanter d'avoir suivi ce principe : créer un modèle, le faire évoluer en permanence tout en préservant sa philosophie originale, sa ligne intemporelle, son image... et le plaisir qu'il procure à son conducteur.

J'ai beau réfléchir... ils sont rares à avoir agi ainsi.

Je n'en vois que deux : Mazda pour sa MX5 et... (il y a moins flatteur comme compagnon de classe) Porsche pour sa 911.

Après avoir ré-inventé le petit roadster « à l'anglaise » en 1989 et redonné des idées à d'autres italiens (Barchetta), anglais (MGF) ou allemands (Z3)...

Après avoir été au top des ventes mondiales pour un produit de niche...





Il ne faut pas s'endormir sur ses lauriers et laisser à d'autres le bénéfice de ses efforts. Donc quand les ventes ont commencé (très légèrement) à fléchir en 1994... les ingénieurs japonais ont eux commencé à plancher sur l'évolution de la première mouture de la Miata.

La « NB » était à l'étude avec comme mission être (encore) plus excitante à conduire (voire à piloter), être plus sûre pour ses occupants et être plus respectueuse encore de l'environnement ... tout en gardant intacte sa personnalité. Comprenez par là ses nombreuses qualités et ses quelques défauts.

**MiMiX**





Présentée fin 1997 au salon de Tokyo dans une toute nouvelle couleur « Orange Evolution », cette deuxième génération sera disponible en Europe en 1998.

Dans cette robe qui lui sied à merveille, elle est aujourd'hui encore recherchée par de nombreux amateurs qui veulent fuir (au sens propre et au sens figuré) la grisaille automobile généralisée...

La première chose qui saute aux yeux est que les dimensions extérieures sont quasiment identiques... et s'il n'y avait bien sûr l'abandon des phares escamotables au profit d'optiques fixes, l'œil du profane éprouverait à coup sûr certaines difficultés à distinguer les deux générations...



Si la puissance des moteurs a été revue à la hausse (+ 20 ch pour le 1600 qui en compte désormais 110 et + 10 ch pour le 1800 qui voit sa puissance monter à 140 chevaux.), les autres modifications techniques sont légion : les trains roulants et la direction ont eux aussi été retravaillés, les airbags, vitres électriques et verrouillage central sont de série.

L'ABS ainsi qu'un différentiel à glissement limité Torsen font, eux, leur apparition sur la 1800 qui également équipée en série de jantes alu (15") mais sur laquelle la climatisation et l'auto-radio restent des options.

Pour le sens du détail, on peut aussi ajouter quelques différences supplémentaires entre les deux motorisations : la 1800 était, elle, équipée d'un volant en cuir 3 branches « Nardi », de rétroviseurs électriques et dégivrants et était également pourvue de tweeters supplémentaires.

Mais cela relève de l'anecdote...

Le principal étant que tous les amateurs et spécialistes étaient - et restent - unanimes : après analyse de cette évolution, ou mieux encore après un test de conduite , ils pouvaient dire que non seulement le « mythe » était intact mais qu'en plus le cahier des charges de cette évolution avait été parfaitement respecté...



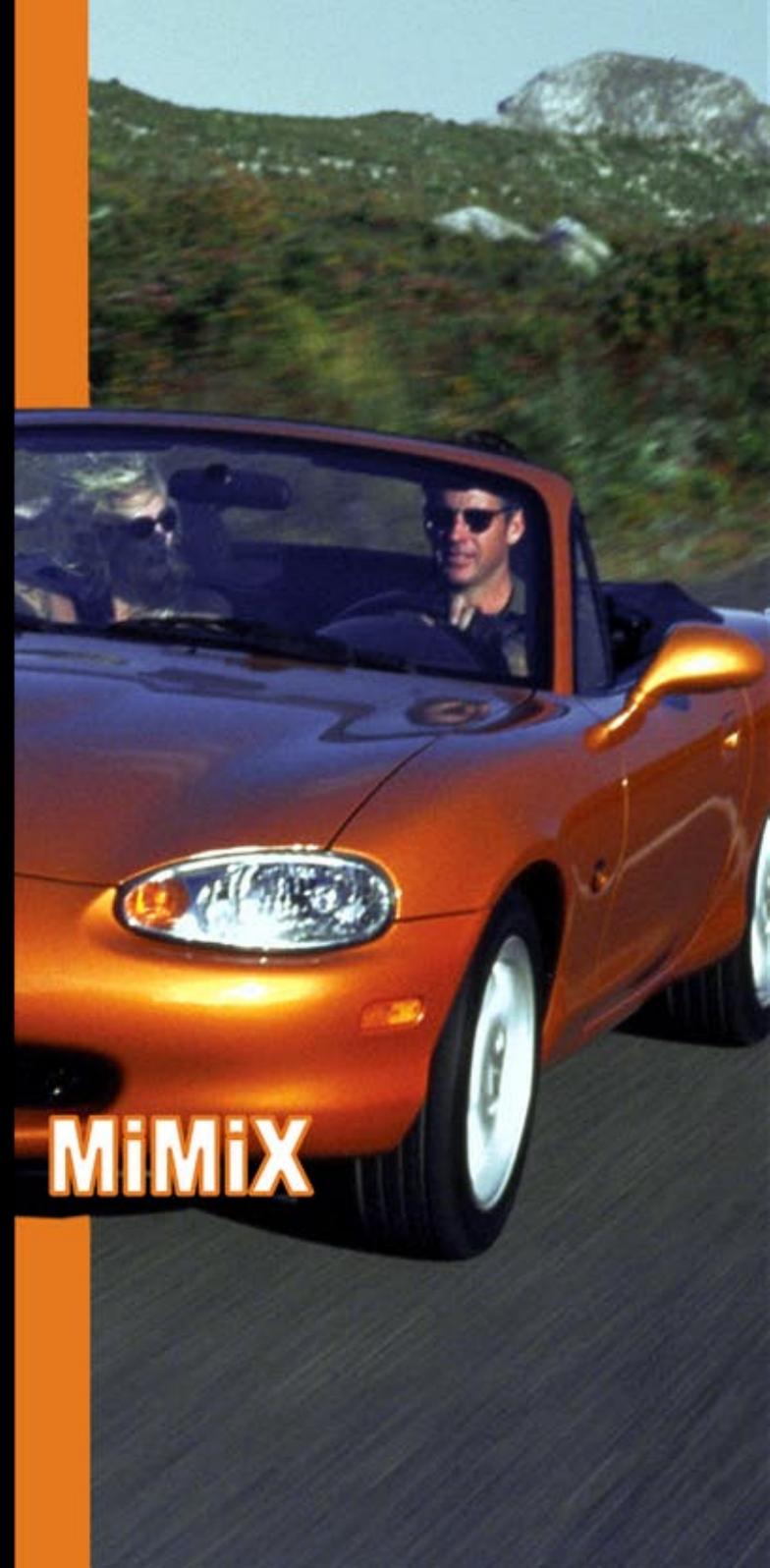
La NB sera la base de deux très belles séries spéciales, aujourd'hui très appréciées sur le marché de l'occasion : la « 10th anniversary » , sortie comme son nom le laisse deviner en 1999, sera produite à 4500 exemplaires dont 34 trouveront acquéreur en France et la « Cuir et Bois » (juillet 2000), sera quant à elle disponible, à 250 exemplaires dans l'Hexagone.

Ces séries spéciales seront – n'en doutez pas – abordées ultérieurement dans ces pages.

Comme vous le savez, la NB ne constitue qu'une étape dans l'histoire et l'évolution de ce petit roadster... qui deviendra NBFL, se muera en NC et depuis peu... NCFL. Nous aurons bien sûr l'occasion d'en reparler.

Mais il est une chose qu'on ne pourra jamais lui enlever à cette NB : elle a permis à la success story de continuer et à la MX5 d'entrer dans le Guinness Book. On ne peut pas en dire autant des autres « produits » auxquels elle était opposée ou comparée à l'époque et qui pour la plupart n'ont pas survécu ou n'ont pas connu de descendance.

D'ailleurs, si la 500.000 ième mx5 produite... était une Orange Evolution - (voir : <http://www.mazda.com/publicity/release/1999/9902/990210ae.html>) - couleur – vous le savez maintenant de sa présentation officielle – c'est, j'en suis persuadé, un petit clin d'œil bridé au plaisir automobile, redécouvert, là-bas au pays du soleil levant, un jour de 1989...





**MiMiX**

Pour conclure, je laisserai le mot de la fin à Monsieur Paul Frère, qui terminait son article ( Moniteur de l'Automobile n° 1160 - mai 1998) de présentation de cette deuxième génération de MX5 par ces mots :  
« Elle reste une voiture adorable, sans doute plus efficace que jamais en conduite sportive, surtout en version 1800 et de toutes les voitures de sa catégorie (Z3 1.9, Barchetta, MGF) c'est sans doute celle à laquelle je donnerais la préférence à cause de sa propulsion arrière, de son poids très inférieur à celui de la BMW et de son magnifique comportement routier ».

Que dire de plus après cela ?

*Pierre Bo*



**NB 1.6 2000 Orange Evolution**



Prénom : Olivier  
Age : 36 ans  
Profession : Technicien qualité  
Situation familiale : Concubinage - pas d'enfant  
Mx5 : Miata 1990  
Adhérent N°23 du club  
Signe particulier : Bon vivant

La vie avec une belle étrangère depuis les Francs. Fidèle matiste qui allonge les kilomètres au fil des ans toujours fidèle à sa bien-aimée. Au bout de 12 ans au volant ensemble, il ne reste plus que la volonté de lui rendre sa beauté originelle.

YACCo : Bonjour Mr OVZ !

Olivier : Bonjour Yacco

- Alors tout d'abord, que se cache-t-il derrière ces 3 lettres, O, V et Z ?

- Olivier VergeZ

- Ahh tout simplement, j'étais déjà en train d'imaginer quelque chose de bien plus compliqué, genre Over Very Z... Je peux t'appeler Olivier donc ?

- Oui bien sûr ... de toute façon tout le monde m'appelle Olivier ou Olive !

- Ca marche, donc Olivier, si tu devais te présenter en quelques mots à nos lecteurs, comment te décrirais-tu ?

- Passionné d'automobiles mais également touche à tout dans la vie. Souvent je me mets à fond sur un truc pendant 3 ou 4 ans puis je passe à autre chose, enfin sauf pour la Miata !

- Et tu as quel âge, qu'on essaye de deviner combien de trucs sur lesquels tu t'es déjà mis à fond ?

- J'ai 36 ans donc ça en fait quelques unes des choses auxquelles je me suis déjà intéressées. J'ai essayé pleins de sports et également des activités comme la voiture Radio Commandée.

- D'où te vient cette passion de l'automobile alors ?

- De la Jaguar XJS puis de la Triumph Spitfire. Ce sont 2 autos qui m'ont fait rêver quand j'étais mino.

- Oui c'est un bon début ! Ce sont tes premiers souvenirs autos ?

- Oui les premiers souvenirs de celle que je voulais avoir. Sinon en action ce sont les virées en Diane utilitaire de mon père ainsi qu'une vieille Datsun.

- Terrible les souvenirs de Diane, moi c'était la 2cv du voisin quand j'étais petit. Oh une Datsun ? Un beau coupé 240 Z ou une berline méconnue du grand public ?

- Un coupé mais je ne sais plus le modèle et mon père non plus car j'aurai bien aimé en racheter une.

- Même pas une p'tite photo souvenir pour essayer d'identifier l'engin ?

- Hélas non, sans ça j'aurai demandé sur le forum !

- Dommage, c'est fréquent de voir les amateurs d'autos anciennes racheter un souvenir de jeunesse ! Et ta première auto à conduire, ce fut quoi ?

- Une corsa, ancien modèle, noire en 3 portes.

- oui une auto pour débiter, pas si mal même ! Et comment en es-tu arrivé à la MX5 alors ?

- Je voulais m'acheter une Spitfire car je ne pouvais pas assurer une Jag XJS en essence pour tous les jours (en général je fais en sorte de concrétiser mes envies ou mes rêves). Quand j'ai vu les problèmes de rouilles j'ai cherché autre chose et je suis tombé sur une mx5 sur une revue.

- Ah pas mal comme approche, tu recherchais une vraie ancienne pour tous les jours ou juste pour les balades ?
- Je cherchais une belle avec de vrais lignes et qui sorte de l'ordinaire, mais pas du tout une ancienne à l'époque.
- Et en voyant la MX5 dans un magazine, tu as eu le déclic, tu t'es dit c'est celle-ci qu'il me faut ? C'était en quelle année ça ?
- C'était en 1997 vers le milieu de l'année, et oui c'était une moderne à l'époque (rires)
- Et tu n'en avais pas vu précédemment, c'était une découverte ou une redécouverte ?
- Une vraie découverte ... mais j'adorais les lignes et j'avais l'impression de ne pas trop m'éloigner de la Spit
- C'est sûr l'esprit est bien proche entre les 2 autos ! Donc tu t'es mis en quête d'une MX5 !
- Oui et j'en ai trouvé une assez rapidement dans un Top's cars.
- Donc à l'époque, comme tu le disais c'était une occasion récente ! Beaucoup de km pour ta belle au moment de l'achat ?
- Dans les 60 000 kms il me semble ... mais je dois encore avoir la revue dans un coin.
- C'est cool ça d'avoir gardé la revue avec l'annonce. Et donc depuis cette belle mk1 t'accompagne ?
- Non ... je l'ai essayé mais on m'a dit de ne pas me précipiter car le gars était un peu gourmand.
- Oh ? Alors vas-y racontes la suite...
- J'ai retrouvé le magazine avec l'annonce (rires) .... c'était un modèle de 1992 avec 50mkm et le gars en voulait 70 000 frs. Et oui c'était encore des Francs. Du coup, séduit par l'essai, j'ai repris ma revue et en cherchant j'ai trouvé un vendeur en Belgique qui en avait 2 à vendre et bien moins cher. Je me souviens qu'il y avait une verte et une rouge, j'ai pris la moins cher, la rouge. J'ai acheté la voiture sans la voir et elle a été livrée chez moi par un transporteur.
- Rhoo terrible, donc c'était vraiment le coup de cœur pour la MX5 ! Et tu n'as pas eu de mauvaise surprise à la réception de l'auto chez toi ?
- Oui coup de cœur, mais un peu inconscient aussi. Si une petite mauvaise surprise, je n'ai pas réussi à la démarrer à la descente du camion.
- Ah oui, on fait mieux comme premier contact !
- En fait c'était une vraie Miata et il faut embrayer pour la démarrer ... Heureusement que le chauffeur était là. Ensuite il a fallu que je la face enregistrer à la Dreire et là c'était vraiment galère à l'époque.





- J'imagine, une pratique bien moins répandue que maintenant, d'autant que l'Europe n'avait pas encore ouvert le marché libre, non ?
  - Et non on était loin de l'Europe d'aujourd'hui. Elle avait encore une grosse cote en France et par la Belgique j'avais économisé 10 000 frs ! J'ai mis 1 an pour la faire immatriculer à titre isolé. J'avais toujours mon dossier avec moi au cas où je tomberai sur les flics.
  - Plutôt compliqué effectivement ! Et donc ta MX5 est une Miata si j'ai bien suivi, importé des US pour toi, ou pour le précédent proprio ?
  - En fait c'était une canadienne (la Miata) qui avait des papiers allemands (que j'ai toujours) et qui était à vendre en Belgique
  - Et tu as acheté tout ça sans aller la voir ?! Courageux quand même, parce que présentée comme ça, ça donne à moitié envie ou à moitié pas envie, comme on veut...
  - Oui sans la voir ni même la faire essayer par quelqu'un. Le garage me l'avait certifiée nickelée.
  - Donc une Miata Canadienne avec des p'tits bonus que nous n'avions pas chez nous ?
  - Que dalle ... rien
  - Même pas la DA ou les vitres élec ?
  - Juste la direction insistée quand tu tire sur tes bras (rires) et vitres manuelles. J'en ai essayé une avec DA depuis et perso je préfère sans.
  - Oui c'est ce que beaucoup disent ! Tu n'as pas l'air bag avec le gros volant non plus, ni même la clim ?
  - Non j'avais le volant de la 323 (comme sur toutes les canadiennes). Je l'ai remplacé depuis par le volant Momo et j'ai fait poser les VE (c'est plus facile). Pas de clim non plus mais bon faut savoir souffrir pour rouler dans une mk1.
  - Oui c'est une vraie voiture pour hommes ! Allez je révise mes classiques, par contre tu as le porte plaque AR plus petit comme sur les US, non ?
  - Oui ... tu as bien révisé ! Ca et le fait de devoir débrayer pour démarrer, ce sont les seules différences avec une Française.
  - et depuis 11 ans, combien de km à bord de ta Miata ?
  - 212 000 kms au jour d'aujourd'hui et elle en avait 56 000 en 1997
  - Pas mal pas mal !
  - Oui 156 000 kms
  - Des soucis durant ces km ?
  - Les premiers soucis sont arrivés vers l'année 2006 suite à la courroie de distrib, j'ai le vilo qui n'a pas aimé.
  - Ah crotte, c'était un nez court ?
  - Yes ... tout juste
  - il y a une procédure à priori efficace à suivre pour s'en sortir... mais bon ça doit quand même perturber un peu.
  - J'ai fait faire la réparation de Yord. Mon vilo a du avoir des problèmes en 2005. J'ai roué un an avec la réparation et quand on a (enfin Mazda) ouvert le moteur en 2006 la réparation était encore nickelée.
  - Cool, et tu fais le reste de l'entretien toi même ?
  - Oui tout ce que je peux, je le fais moi même (vidanges, bougies, amortos, bobines, etc.). La seule chose où je ne mets pas les mains c'est dans le moteur.
  - oui c'est clair que c'est l'étape d'après... et quelle utilisation fais-tu de ta MX alors ?
  - Oui déjà je n'ai pas un super garage ni les outils. Pourtant j'ai dû louper ma vocation car j'adore la mécanique. Mais ça m'est venu que sur le tard .... avec la mx5 en fait
- Je fais tout avec ma mx5. Boulot (quand ma compagne prend la familiale pour aller bosser) et bien sûr les loisirs. Je suis même monté au Nurburgring avec depuis Bordeaux.

- Effectivement, une vraie voiture passion qui permet de tout faire ! Et quels sont tes projets avec ? Modifications, voyages ou autre ?
- Les Projets sont d'essayer de la remettre le plus possible de l'origine (le monde de l'ancienne me tente de plus en plus). Donc cette année j'aimerais retrouver des jantes d'origines. Ensuite je pense chercher un HT mais vraiment pour les grands froids car je roule assez souvent top down. Sinon il faut que j'arrête le bling bling car ma va finir par ressembler à un vrai sapin de Noël même si ce sont des options Mazda.
- Pour les voyages de 2009, il y aura Les 20 ans de la mx5 et le circuit des remparts
- J'aimerais aussi faire du circuit (j'en fais déjà) mais je suis une quiche au volant
- Oui je comprends ta démarche ! C'est vrai que le monde de l'ancienne est bien tentant, mais pour ça il faut des voitures full stock ! Le mieux est p'tre d'en racheter une autre, toute belle toute propre.
- Si je fais ça ma moitié me tue
- Tu crois que ça va se voir ?
- 2 Miata dans le garage ... il va falloir que je la fasse boire tous les jours.
- Car je souhaite garder l'actuelle.
- Oui oui j'imaginai bien une autre en plus !! Bon si tu veux on enlèvera ce morceau pour le mag ! (rires)
- Non non c'est bon j'assume tout ça, il faudra juste que je cache le mag (rires)
- Avant de conclure, une dernière question, ça fait quoi de se dire que tu vas le premier interviewé pour MiataXperience ?
- On se demande ce qu'on a fait au bon Dieu pour avoir été choisi (rires). Ça surprend mais c'est bien car ça permet aux autres d'en savoir un peu plus sur qui se cache derrière un pseudo.
- Oui tout à fait, on t'a contacté car tu es bien présent sur le forum, mais malgré tout assez discret, alors on s'est dit que si nous avions envie de te connaître un peu plus, on ne devait pas être les seuls !
- Oui je suis plutôt du genre discret et pourtant j'essaye de faire bouger les choses dans ma région. Donc il faut savoir être un minimum sérieux mais trop. A priori ça doit marcher car j'ai 1 inscription sûre pour le club pour 2009 et sûrement une deuxième.
- Génial, c'est avec des gens motivés que les choses vont avancer dans le bon sens, c'est bien ! Merci à toi de nous avoir ainsi consacré un peu de temps pour faire plus ample connaissance, et en guise de conclusion je serai tenté de te souhaiter une bonne année 2009 ainsi qu'à tous les membres de MX5France !
- C'est surtout à vous, le mag et le bureau du Club, qu'il faut dire merci pour autant de bonnes volontés. Bonne année 2009 à tous ceux qui parcourent le forum et liront ce mag !
- Merci à toi, à bientôt et bonne route !



**OVZ**



Prénom : Brian

Age : 40 ans depuis le 1er Janvier 2009

Profession : Projeteur CAO chez Thalès-Alénia-Space à Cannes face à la mer

Situation familiale : Célibataire en recherche d'une Miata

Mx-5 : MK2 1.6 année 1998 - Orange Evolution

Adhérent N°30 du club

Signe particulier : Fait la taille adaptée à la MX-5

Brian est l'élément incontournable de la cote Est ! Sa Orange Evolution, dans le genre mi NB / FL, est accessoirisée en version "pack sport" avec passion et respect du modèle !



### Extérieur :

- Kit Mazda Sport
- Plaque d'immatriculation avant en bas
- Grille de calandre
- Feux arrières de FL
- Suppression du cache orange des clignotants des phares avant
- Répétiteur de clignos blancs
- Réflecteurs latéraux éclairés avec les veilleuses
- Trappe Alu
- Cerclages Anti-Brouillards (Bezels)
- Anti-Brouillards
- Jantes 16" Mazda MX-5 Black Passion (Bridgestone Turanza ER300)



### Intérieur :

- Cerclages d'aération, de compteurs, de levier de vitesse, d'interrupteur leve vitre chromés.
- Éclairage des compteurs et commandes de chauffage en rouge
- Console centrale de MKIIFL
- Vide poche sous l'autoradio
- Éclairage du coffre à l'ouverture
- Vérin de coffre
- Désactivation temporaire de l'ouverture de coffre [Miata.net]
- Climatisation + climatisation de la boîte à gants
- Éclairage de la boîte à gants
- Fermeture centralisée à distance avec remontée automatique des vitres et ouverture du coffre
- Désactivation du verrouillage mécanique des portes
- Commande d'ouverture de coffre et de trappe à essence électrique (désactivation totale et démontage des manettes intérieures)
- Sièges de Miata



### Moteur :

- Faisceau d'allumage Magnecor 8,5 mm2
- Décata Racing Beat
- Silencieux Dual Tip Exhaust Racing Beat

### Suspensions :

- Amortisseurs Bilstein B6 (Avt BE5-6558 + Arr BE5-6559)

### Son :

- Autoradio Sony CDX-F5700 MP3 + joystick RMX4S
- HP portières av origine
- HP 13cm derriere les sièges (de part et d'autre du reservoir)
- Tweeters de part et d'autre des appuis têtes
- Ampli

### L'histoire d'une rencontre... :

Brian a découvert cette Orange Evolution alors qu'elle était encore la propriété de l'un de ses amis d'enfance. Un soir d'Août 2003, il a pu l'essayer, et il a forcément été conquis. Moins d'un an après, quand cet ami décida de mettre en vente la voiture, hors de question de la laisser partir aux mains d'un inconnu, Brian était déjà prêt à bondir !

#### *Une anecdote à propos de l'achat ?*

L'auto est équipée d'un échappement inox Borla, un modèle pas vraiment réputé pour sa discrétion... Lors d'un dernier essai entre Cannes et Antibes, l'ami vendeur insiste pour que Brian teste la sonorité flatteuse de la double sortie à coups de hauts régimes. Nos deux compères sont alors arrêtés par la gendarmerie à la pointe de la Croisette ! Après contrôle des papiers et quelques explications, on les laisse repartir avec un simple avertissement verbal : on pouvait

les entendre depuis le Palais des Festivals !

#### *Ce qui lui plaît le plus chez elle ?*

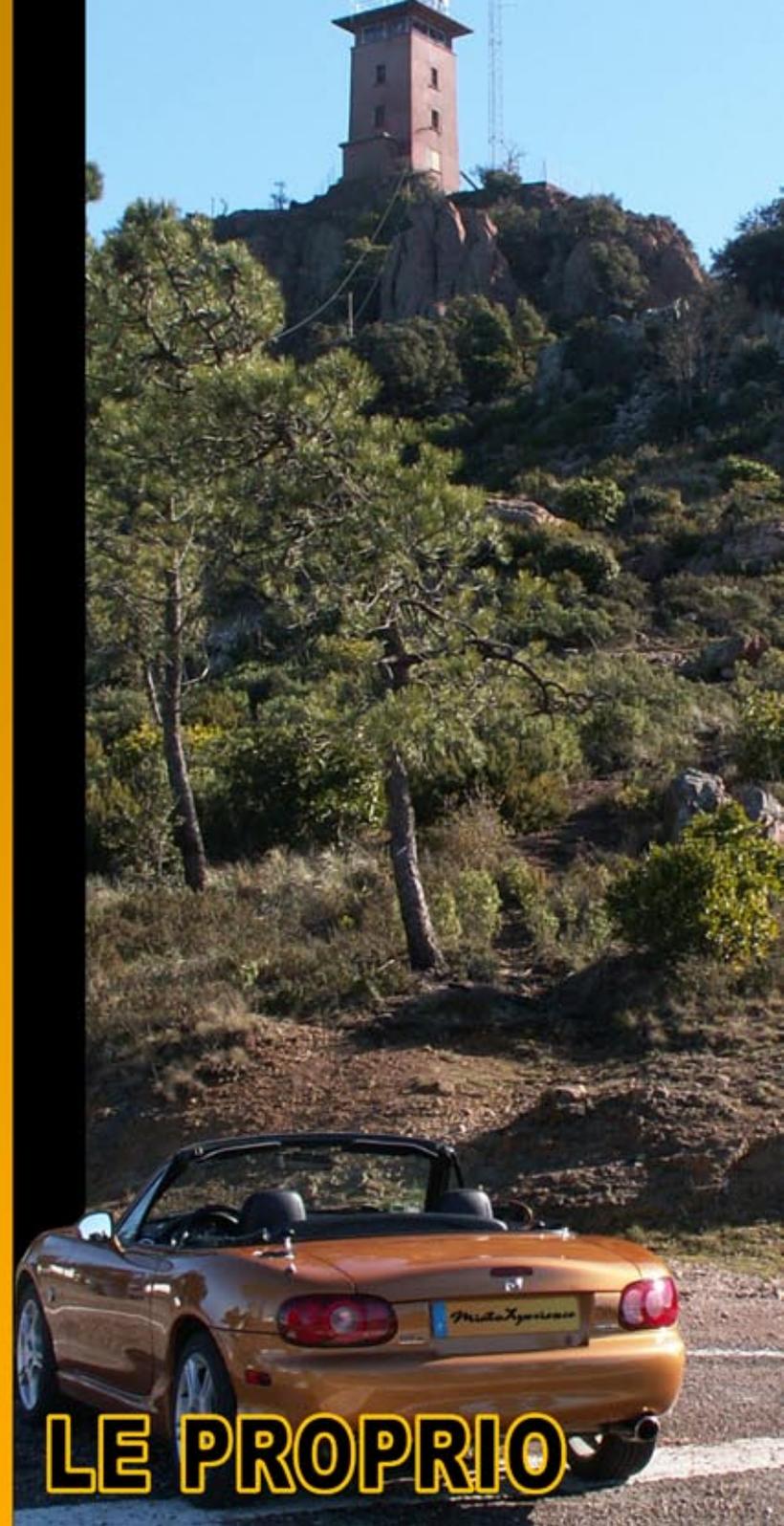
Comment Brian aurait pu résister à la ligne de la NB, surtout avec son kit sport ? A cette peau de bronze qui évoque le sable de la Côte d'Azur ? D'autant qu'elle est dotée du moteur 1800 dont, on l'a vu, la sonorité est renforcée par le double échappement Borla ? Pas de doute, c'est bien, à travers ces quelques détails saillants, toute la Miata qui a conquis Brian.

#### *Le petit bémol éventuel au milieu de tous ces atouts ?*

Bon, avec une autodérision certaine, Brian nous concède qu'il regrette qu'il lui faille sortir de la voiture pour ouvrir ou fermer la capote, mais ça n'est vraiment qu'histoire de chipoter ! Car c'est bien là un miatiste qui mérite amplement cette particularité : rouler en Orange Evolution, avec déjà 175 000 kms !

#### *Alors ? Et si c'était à refaire, reprendrait-il la même ?*

Là non plus, aucun doute ne subsiste : Brian est comblé et signerait des deux mains pour la même : une Orange Evolution, 1,8l kit sport... avec la sortie Borla bien sûr !



# LE PROPRIO

Pour ce premier article de la nouvelle rubrique dédiée à la MX5 sur circuit, nous avons choisi de vous présenter le Circuit des Ecuysers, à Beuvarde dans l'Aisne. Ce circuit est situé à 105 km l'Est de Paris, soit moins d'une heure de la porte de Bercy, à 65 km de Reims ou encore 650 de Thonon. La ville la plus proche où chercher à séjourner est Château-Thierry, le choix en hôtels, restaurants, chambre d'hôtes et station service est bien fourni.

Ouvert en septembre 2007, le circuit est configurable en plusieurs pistes. Il propose dans sa version longue un beau ruban d'asphalte de 3500 mètres de long, sur une largeur allant de 10 à 12 mètres, le tout en plein coeur d'un coin de verdure de 55 hectares que nous offre la Ferme de Fari.

Arrivé sur le site, l'entrée en direction du paddock nous offre une belle vue ... Oui : l'un des attraits du circuit est son relief. Depuis les stands, on peut voir quasiment l'intégralité du circuit, chose suffisamment rare pour être signalée ! L'infrastructure des stands devrait évoluer dans le courant de l'année avec un beau bâtiment avec garages, salles de briefing et de repas ainsi que les indispensables commodités. Le paddock est large et goudronné, et seuls les virages les plus bas dans le relief ne sont pas visibles depuis le muret des stands. Les photographes peuvent aussi se rendre sur la butte de terre qui isole visuellement le circuit de la route : c'est un bon spot.



Petit point négatif parce qu'il en faut bien un, le ravitaillement en essence se fait au plus proche à château Thierry ou Fère en Tardenois, soit à 12 km du circuit. C'est un peu loin donc autant arriver avec le plein ou aller rajouter du précieux liquide pendant la pose déjeuner sans quoi vous allez rater quelques moments précieux de roulage...

En conclusion on peut dire que ce circuit est vraiment un bon choix pour y rouler en MX5, que ce soit pour débiter ou pour s'afûter. En effet les dégagements en herbe sont larges et il n'y a pas d'endroit véritablement dangereux, et la diversité de courbes, le relief et les enchainements techniques font qu'on ne pourra pas être déçu d'une journée passée aux Ecuysers. De plus, point non négligeable, le circuit n'est pas trop agressif pour nos autos, que ce soit les pneus ou les freins, les MiMiX n'en rentrent pas trop éprouvées.

Au mois de Mars, Régis organisera son 3ème ReGLISS'DaYs iN BeuVaRDeS avec une grosse participation de MX5, accompagnées de S2000 et Speedy, mais à l'heure où vous lisez ces lignes ce sera déjà complet. Reste pas mal de dates pour aller rouler aux Ecuysers, que ce soit avec les associations, Objectif Circuit ou autres, ou encore lors des journées Open organisées par le circuit. Au moins deux dates par mois hors été proposent un libre accès à la piste.

Plus d'infos sur <http://www.circuitdesecuyers.com> ou <http://www.trackdays.fr> et bon roulage !



# Le tour en YaCCoMoBiLe

Et sur la piste, que disent nos p'tites MiMiX ? Allez on part pour un tour en YaCCoMoBiLe... La sortie des stands se fait en montée pour prendre la piste sur la partie gauche en bout de ligne droite. Sur un tour lancé on arrive en 4ème autour de 155-160 km/h pour aborder le virage 1 « le Droit de la Ferme ». On peut freiner assez tard en repassant la 3, sans rentrer trop tôt à la corde.

A la sortie, on est à l'extérieur de la petite ligne droite qui descend vers le virage 2 « le Double » droite, qui arrive vite. Hé oui, en descente, ça ré-accélère bien une mk1 poussive ! On se retrouve de nouveau à 150 km/h pour faire un freinage en dévers dans un léger droit, puis on va chercher un gros coup de frein bien à gauche pour plonger à la corde du second morceau qui nous emmène sur la remontée vers le pif paf. Autant quitter la 2 avant d'avalier le pif paf, on ne pourra de toute façon pas la garder jusqu'en haut pour le premier gauche « des Associés » qui se passe bien : petit morceau droit qui revient à l'opposé de la ligne droite.

On saute alors sur les freins juste après avoir vu Mike et ses drapeaux sur la droite. Le deuxième « Associés », encore à gauche, nous entraîne légèrement vers l'extérieur de la descente qui déroule avant un beau freinage en appui pour le virage n°5.

C'est un des points bas du circuit, avec de la place pour tenter une sortie acrobatique avant de remonter vers la parabolique. Celle-ci est assez délicate à prendre de manière efficace : si on rentre trop tôt on se traîne à l'intérieur, si on va chercher l'extérieur avant de replonger vers la fin du virage, on risque de ne jamais choper la corde. Heureusement, comme sur tout le reste du circuit d'ailleurs, les cônes oranges nous aident pour les points de cordes !

Sur le sec, en sortant bien de la parabolique on arrive à passer assez vite le virage n°7 « le Bois de Chot », un droit rapide et en dévers... Sur une piste humide ça n'est pas la même histoire, car le milieu du virage est certainement le dernier endroit à sécher, et le moins qu'on puisse dire c'est que le bas coté à l'extérieur de la piste ne semble pas accueillant : l'herbe est en pente et un gros bac de rétention d'eau nous tend les bras là bas au loin... Troisième gros freinage ensuite pour le droit en seconde qui nous fait remonter vers l'enchaînement « des chicanes », c'est l'endroit où nos MiMiX sont très à l'aise, ça passe assez vite voir même à fond et c'est un véritable bonheur de léchouiller les vibreurs à chaque corde. On arrive ainsi rapidement sur le gauche à 90° qui surplombe la petite descente face aux stands, si on ajoute beaucoup de place au léger dévers, ça incite clairement à glisser. Au pire le bac à sable nous attend à l'extérieur.

On arrive alors dans le virage n°9 « le gauche sans fin » qui porte plutôt bien son nom : il faut résister à la tentation d'y rentrer trop tôt ou trop fort (on reste en 3), ce n'est pas facile d'autant que ce passage conditionne en partie l'approche de l'épingle du « Bois des Ecuyers ». Un gros freinage sur une épingle assez lente en seconde dont on

ressort une nouvelle fois en montée, pied au plancher pour avaler les S au ras des vibreurs. Puis après avoir surveillé l'accès aux stands sur la gauche, on passe le dernier virage qui nous fait reprendre la ligne droite des stands dans sa partie basse.

Voilà le tour est bouclé, en MiMiX on peut chercher à descendre sous les 2'10" au tour, en S2000 ou Speedy 2'05" est un joli temps.



# CoNCoURs PHoTo

L'hiver, voici une saison qui vous a bien inspiré bien qu'elle ne soit que peu propice à sortir nos chers roadsters dans ces rudes conditions... Nous découvrons ici vos contributions, de plus en plus nombreuses, ça nous fait très plaisir !

Faire un choix fut difficile, mais après de longs débats c'est Walter (Bob150 sur le forum) qui a obtenu de peu la majorité des voix. Il remportera ainsi un poster de sa photo en remerciement.

Le niveau est de plus en plus élevé, c'est agréable aussi de constater que chacun joue le jeu en proposant des photos exclusives.

Xavier (Marvin sur le forum), gagnant du précédent concours photo, a reçu son poster à l'occasion du Winter Meeting. Tout comme Cristof, qui avait remporté le premier concours photo, il a eu la gentillesse de participer tout en sachant qu'ils ne pouvaient pas gagner, merci à eux !

Nous vous donnons d'ores et déjà rendez vous pour le prochain numéro de MiataXperience, qui proposera à nouveau un concours photos !



# SoRTieS

Sortie circuit - Beuarde Les Ecuys - Le 14 octobre



Sortie touristique «1er Rallye de Savoie» - Le 14 Septembre

## LES MOLLETES Rallye de Savoie de roadsters



Sortie touristique «Au fil de l'eau» - Sur Nantes - Le 07 septembre



Sortie touristique - Ile de la Réunion - Le 16 Novembre



Session bricolage - Région Savoie - Le 22 Novembre

Sortie Suisse - Les Marchés de Noël en Alsace  
Du 28 au 30 Novembre



Sortie circuit - Lurcy Levis avec Objectif Circuit - Le 16 Novembre



# SoRTieS

Sortie nationale - 7ème Winter Meeting - Région Nord  
Du 5 au 7 Décembre



Sortie rassemblement - Base sous marine de Bordeaux  
Le 28 Décembre



Sortie atypique - Inauguration A41 (Annecy-Genève)  
Le 7 Décembre



1ère sortie de l'année - "Les 2,5 jours du West Coast"  
Du 1 au 3 janvier 2009

Sortie Nationale - 1er réveillon de nouvel an Mx5france



C'est ainsi que se termine le premier MiataXperience, version e-book : tels les premiers tours de roue d'une MX sortant d'un hivernage. En espérant que ce numéro vous a permis d'effleurer le sentiment qui nous envahit en sortant notre roadster du garage après si longtemps.

Nous remercions tous ceux sans qui ce numéro n'aurait pu apparaître sur votre écran :  
Alain (miatadesvosges sur le forum) pour sa contribution à la rubrique « La Mimix »,  
Olivier et Brian (OVZ et Brian06 sur le forum) pour leur contribution à la rubrique « Portrait » et « Proprio ».  
Merci également aux nouveaux inscrits au club pour leurs contributions à la rubrique « Bienvenue ».



Renouvelons nos félicitations au vainqueur du concours photo qui se verra recevoir une impression de son cliché en poster.  
En avant première, nous vous invitons à préparer le prochain concours, logiquement placé sur le thème du printemps !



Enfin, si vous aussi, vous souhaitez nous aider ou simplement contacter l'équipe du mag, écrivez nous à [miataxperience@mx5france.com](mailto:miataxperience@mx5france.com)

Toute l'équipe vous dit à bientôt pour la sortie du N°2 consacré à une NA ! Suivi, en exclusivité pour les 20 ans de la MX-5, de la parution papier du Hors-Série N°2, afin de fêter au mieux les 20 ans lors du GPAO avec le club Mx5France !

Retrouvez-nous aussi bientôt sur notre nouveau site Internet. En attendant, tous les anciens numéros sont toujours disponibles sur <http://miatamania.free.fr>.

Joyeux anniversaire à toutes MX !

L'équipe du mag ;

*Aurélien (Kkwett) et Guillaume (Shui) à la conception, Ambroise (Yacco), Valentin (Canaris) et Pierre (Pierre Bo) pour le rédactionnel, Gregory (Charsaud) et Didier nos photographes, Géraldine (Naphta) et Xavier (Xave) pour les relectures et corrections.*

*MiataXperience*