



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

Mazda présent au salon Rétromobile 2025 pour les 35 ans du MX-5

- Quatre générations de MX-5 seront exposées au salon Rétromobile du 5 au 9 février 2025 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, sur le stand Mazda situé Hall 1, stand D-061.
- Mazda célèbrera les 35 ans du roadster le plus vendu au monde et exposera les modèles et séries spéciales des trois premières générations NA, NB, NC aux côtés du tout dernier MX-5 ND 2024.
- Deux modèles spéciaux incarneront les générations NB et NC : **Mazda MX-5 NB coupé de 2003** et **Mazda MX-5 NC Superlight Version**.

Saint Germain en Laye, le 18 décembre 2024. A l'occasion de la 49^{ème} édition du Salon Rétromobile Mazda mettra à l'honneur l'histoire incroyable du MX-5, le roadster le plus vendu au monde. Dévoilé au Salon de Chicago le 9 février 1989, la première génération de MX-5 baptisée NA sera exposée aux côtés de ses trois sœurs cadettes NB, NC et ND du 5 au 9 février 2025 pour ses 35 ans.



Quatre générations de Mazda MX-5

Semblable dans sa conception à une voiture de sport classique à propulsion, mais résolument innovant par l'agencement de son moteur en position centrale avant - une configuration gage d'une répartition optimale des masses - le roadster japonais ressuscitait un segment automobile qui avait alors quasiment disparu. À la fois compact et léger, le Mazda MX-5 a véritablement redéfini le plaisir de la conduite décapotée. Pour ce faire, les ingénieurs de la marque ont appliqué les principes du Jinba-Ittai, une philosophie japonaise traditionnelle prônant l'osmose parfaite entre le cavalier et sa monture. Transposée au Mazda MX-5, elle permet au conducteur de faire littéralement corps avec son roadster, et de garantir ainsi équilibre, agilité et légèreté. Le MX-5 a décroché nombre de prix et distinctions au fil des années, et continue de faire la preuve de son excellence.

« Si passion automobile rime avec simplicité, alors conduire en Mazda MX-5 rime avec plaisir à l'état pur. Depuis 35 ans, au fil des générations, notre roadster a su traverser les années procurant l'exaltation de nombreux propriétaires au volant de cette voiture devenue mythique. Avec 1 256 745 d'exemplaires



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

produits, l'usine d'Ujina située à Hiroshima, vient d'atteindre un nouveau record », déclare Laurent Thézée, Président de Mazda France.

La quatrième génération de MX-5 a vu le jour en 2015 et le millésime 2024 prendra aussi la pose Porte de Versailles quelques mois après son lancement. Cette génération renoue avec les proportions qui ont fait l'Age d'Or du MX-5 NA de 1989. Compacité, parfait équilibre des masses et position rabaissée du conducteur. Aujourd'hui, il inaugure de nouveaux feux avant et arrière ainsi qu'un système d'infodivertissement inédit et du nouveau mode de conduite DSC Track pour plus d'agilité.

Les visiteurs du salon auront le plaisir de découvrir sur le stand Mazda les véhicules suivants :

Mazda MX-5 NA de 1995

Moteur 1,6l de 90 chevaux, boîte manuelle 5 rapports, couleur Yellow Sunracer

Mazda MX-5 NB de 2000

Série spéciale Miracle Edition

Moteur 1,6l de 110 chevaux, boîte manuelle 5 rapports, couleur Bordeaux métallisé

Mazda MX-5 NB coupé de 2003, numéroté 9 (réservé au marché japonais)

Moteur 1,8l de 160 chevaux, boîte manuelle 6 rapports, couleur Rouge

Mazda MX-5 NC Superlight Version de 2009

Moteur 1,8l de 126 chevaux, boîte manuelle 5 rapports

Mazda MX-5 ND Roadster 2024

Moteur 2,0l de 184 chevaux, boîte manuelle 6 rapports, Finition Kazari, couleur Deep Crystal Blue

Contacts Presse

David Barrière
Directeur Communication & Digital
David.barriere@mazda.fr
+33 (0)1 61 01 65 95

Julie Razurel
Responsable Département Presse
julie.razurel@mazda.fr
+33 (0)1 61 01 65 92

A propos de Mazda

Mazda Motor Corporation est un des principaux constructeurs automobiles japonais avec une production de 1.6 million de voitures par an. L'entreprise a été fondée en 1920 et son siège social se situe à Hiroshima au Japon où la marque dispose de 3 sites de production. La recherche et le développement occupent une place prépondérante chez Mazda avec 5 centres dédiés dans le monde. L'innovation est au cœur de la stratégie de l'entreprise, cela a permis à Mazda de remporter les 24 heures du Mans en 1991 avec une voiture à moteur rotatif ou, plus récemment, de développer les Technologies Skyactiv qui équipent dorénavant tous les nouveaux modèles Mazda. La marque est présente dans 130 pays et compte 38.117 employés. Mazda Automobiles France compte 50 collaborateurs et un réseau de 107 concessionnaires.



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Les MX-5 NA, NB et Superlight Version exposés viennent du Musée Mazda situé à Augsburg en Allemagne et créé par la famille Frey.

UNE HISTOIRE DE FAMILLE

La passion pour Mazda est sérieusement ancrée dans la famille Frey. Il y a quelques années, Walter Frey et ses deux fils ont créé le musée Mazda ouvert au public. Aujourd'hui, des fans de la marque viennent de partout dans le monde à Augsburg, dans le sud de l'Allemagne, pour vivre l'histoire de Mazda au travers de ses voitures.

Quelle est votre histoire avec Mazda ?

Walter Frey : J'avais 24 ans quand j'ai décidé d'ouvrir une concession automobile. C'était il y a plus de 40 ans et Mazda commençait à émerger comme marque de choix. Technicien (électrique) de formation, j'étais intrigué par le fait que Mazda soit la seule marque qui continuait dans la voie du moteur rotatif.

Comment est-ce que cela vous a amené à la création d'un musée dédié aux modèles classiques de Mazda ?

Walter Frey : Le musée est basé sur notre collection personnelle. Nous avons toujours aimé les Mazda et à un moment nous nous sommes posés la question de mettre à disposition du public ces magnifiques modèles. Markus Frey: Au début, c'était juste une idée pour nous-mêmes. Mais lorsque nous avons trouvé un lieu adapté et commencé les travaux de rénovation, Mazda s'est investi dans le projet. C'est alors que nous avons compris qu'il serait possible d'en faire un lieu public.





COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

Quelles sont les voitures exposées les plus particulières ?

Markus Frey : Tout dépend de la perspective de chacun. Nous nous sommes rendus compte que même les modèles les plus communs pouvaient être très spéciaux pour certaines personnes. Je me souviens de la réaction émue de la secrétaire de direction de Mazda Allemagne à la découverte de la 323 de 1978 ici, sa première voiture. Après tout, la plupart des gens qui viennent ici ne sont pas des historiens automobiles, ce sont des fans de Mazda, comme nous !

Joachim Frey : Pour nous, ce qui est important est que chaque auto a son histoire. Il y a ici un camion de pompiers Mazda qui a été amené par la route par un ami de Markus qui a traversé l'Allemagne à son volant, une aventure pour un moteur rotatif vieux de 50 ans. Et il y a la Roadpacer de Nouvelle-Zélande : un fan local a entendu parler de l'ouverture du musée, nous a contacté pour nous dire qu'il avait trouvé cette auto, pouvait se charger de l'acheter et l'amener au port pour nous.

Walter Frey : Nous ne nous connaissons pas du tout et il était prêt à faire tous ces efforts, simplement par passion. Nous l'avons rencontré plusieurs fois depuis, ce qui montre comment l'amour pour Mazda peut fédérer, même à tant de distance. Et aujourd'hui c'est encore plus facile de rester en contact grâce à la technologie : parfait pour entretenir les liens comme pour trouver de nouveaux trésors potentiels pour le musée.

Qu'est-ce qui rend Mazda si spécial à vos yeux ?

Markus Frey : Mazda fait les choses différemment, depuis toujours. Et quand les choses sont différentes, les gens adorent ou détestent. Dans le cas de Mazda, la tendance est plutôt à l'amour !

Joachim Frey : Il y a aussi un autre aspect, les fans de Mazda sont passionnés, parfois même un peu fous. Par exemple, pour le 30e anniversaire du Mazda MX-5, de nombreux clubs ont organisé leurs meetings ici. À cette occasion, Nobuhiro Yamamoto, ancien responsable du programme MX-5, nous a honoré de sa présence. C'est quelque chose qui ne se produirait probablement jamais chez un autre constructeur. Quand les fans l'ont vu, ils devenus fous ! Ils lui demandaient de signer leurs boîtes à gants, compartiments moteur, n'importe quelle partie de leur auto. Et il était ravi de le faire. Cela nous rappelle que nous sommes une famille obsédée par les Mazda, mais que nous sommes aussi partie intégrante de la grande famille Mazda. Dans ces moments vous ressentez particulièrement la passion partagée pour la marque, ce qui donne toute sa raison d'être à ce musée.



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

MAZDA MX-5 – LA NAISSANCE D'UNE ICONE

Rares sont les produits technologiques qui atteignent le niveau de raffinement d'un véhicule moderne. Depuis près de 150 ans, les ingénieurs imaginent des solutions toujours plus pointues pour en améliorer progressivement la recette, augmentant ainsi toujours plus sa complexité. Mais bien souvent, la solution la plus simple est également celle qui procure le plus de plaisir. Prenez un cabriolet biplace léger, équipez-le d'un moteur nerveux transmettant sa puissance aux roues arrière, et l'affaire est jouée. La moindre sollicitation du conducteur est directement, précisément et immédiatement convertie en mouvement. Il y a quelque chose de simple et de foncièrement excitant dans ce type d'expérience, et comment ne pas esquisser un large sourire au volant d'une telle voiture lorsque vous enchaînez les virages serrés sur une route de campagne sinueuse. La culture japonaise dispose d'un terme bien précis pour caractériser cette sensation : Jinba Ittai – un concept issu de la tradition japonaise décrivant l'osmose entre un cavalier et sa monture, et l'une des valeurs cardinales de Mazda. Le roadster MX-5, également baptisé Miata en Amérique du Nord et Eunos au Japon, incarne mieux que tout autre ce concept.



Un plaisir de conduite à l'état pur, un design de roadster intemporel, une fiabilité exemplaire et une structure allégée sous des dimensions résolument compactes – autant d'ingrédients qui, une fois combinés, constituent la recette d'un véhicule à nul autre pareil dans l'univers automobile. Ce modèle, qui au départ avait suscité une petite rébellion dans les rangs du constructeur japonais, fait aujourd'hui figure d'icône dans l'esprit de tous les passionnés d'automobile du monde entier, après quatre



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

générations de MX-5. Ses origines remontent à 1979, une époque où le roadster classique était devenu une espèce en voie de disparition.

« M. Hall, quel type de véhicule devrions-nous construire maintenant ? » C'est cette question posée par Kenichi Yamamoto, alors à la tête du département R&D de Mazda, qui en 1979 marqua le début de l'histoire, tout comme la réponse bien évidemment : « Une voiture sportive abordable, un cabriolet alliant sobriété et plaisir de la conduite décapotée, dans la plus pure tradition britannique. » Cette réponse mémorable fut donnée par Bob Hall, un journaliste automobile américain qui avait connu l'époque des roadsters classiques produits par Austin-Healey, Jaguar, Lotus, MG et Triumph. Dans les années 1960, des roadsters de légende à l'instar de la Lotus Elan ou de la Triumph Spitfire avaient fait vivre des moments d'exception à nombre de conducteurs. Toutefois, à peine dix ans plus tard, ces authentiques passionnés d'automobile virent leur rêve s'évanouir. Les réglementations en matière de sécurité anticollision ainsi qu'une profonde crise de l'industrie automobile contribuèrent grandement au déclin de ce type de véhicule. Pour autant, rien de tout cela n'entama la passion obsessionnelle de Bob Hall pour ce type de véhicules – une passion qui remontait à sa plus tendre jeunesse lorsqu'il conduisait les cabriolets de son père. Et lorsque son ami de longue date Kenichi Yamamoto lui posa cette question fatidique, il vit enfin l'opportunité de redonner vie à ce segment de marché. Le journaliste dessina l'esquisse d'un cabriolet biplace sur un tableau noir et expliqua qu'il serait facile de créer un tel véhicule en faisant appel à des composants Mazda déjà existants. Mazda se devait de disposer dans sa gamme d'une voiture de sport légère ; il en était convaincu. Et la persévérance de Bob Hall lui valut une proposition d'embauche au bureau de style de Mazda en Californie qui venait d'ouvrir. Avec le concours de quelques autres ardents défenseurs du roadster chez Mazda, Kenichi Yamamoto définit les conditions de la renaissance de ce type de véhicule : il se devait bien évidemment d'être léger pour pouvoir être agile. Il devait se doter d'un moteur suffisamment puissant pour garantir un réel agrément de conduite. Il se devait d'offrir une belle sonorité. Et il devait arborer un design séduisant.

Mais il fallut attendre dix ans de plus avant d'assister à la naissance du premier Mazda MX-5 de série. En effet, plusieurs sceptiques firent entendre leur voix dans les rangs de Mazda : un tel modèle de niche serait-il même rentable ? Mais en 1984, M. Yamamoto fut nommé Président de Mazda Motor Corporation. Il avait déjà été prévu d'intercaler dans la gamme une voiture de sport légère sous le légendaire RX-7. Et Yamamoto réserva ce créneau au MX-5 Miata.

Un concours fut organisé en interne pour définir le gabarit et le style de cette nouvelle voiture de sport. Trois bureaux de style Mazda, les deux au Japon et celui de Californie, envoyèrent leur proposition : deux coupés biplace, l'un avec moteur à l'avant et transmission aux roues avant et l'autre avec moteur en position centrale et transmission aux roues arrière, ainsi qu'un cabriolet biplace avec moteur à l'avant et transmission aux roues arrière. Après avoir recueilli les avis de nombreux clients et autres passionnés d'automobile, c'est finalement le concept proposé par le bureau de style californien qui sortit vainqueur des urnes car il était le plus fidèle à l'esprit du roadster classique.

Une décennie après la première esquisse réalisée par Bob Hall, le premier Mazda MX-5 de série fut officiellement lancé lors du salon de l'automobile de Chicago en février 1989. Peu de temps après, il fit son entrée en concession, et bouleversa littéralement le monde automobile. Avec sa face avant au look irrésistible, ses lignes tout en rondeur et ses projecteurs escamotables, il se démarquait résolument tout



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

en étant immédiatement reconnaissable en tant que tel – un authentique roadster. Une identité encore renforcée par ses qualités intrinsèques, lesquelles caractériseraient chacune de ses générations suivantes : un moteur quatre cylindres délivrant suffisamment de puissance pour procurer du plaisir, mais pas au point de compromettre la maîtrise du véhicule. Une boîte manuelle courte pour garantir des changements de rapport rapides et incisifs. Un centre de gravité bas, un moteur en position centrale avant avec transmission aux roues arrière et une suspension réactive permettant au véhicule de faire corps avec la route dans le plus pur esprit Jinba Ittai. Et un échappement exclusif conférant au moteur du Mazda MX-5 une sonorité délicieusement rauque.

Même les plus optimistes n'auraient pu imaginer que cette recette remporte un tel succès. Au départ, Mazda tablait sur 40 000 ventes par an. Mais très vite, il est apparu évident que cela ne suffirait pas à répondre à la demande. Au Japon par exemple, la demande se chiffrait en milliers d'unités par mois au lieu des quelques centaines initialement prévues. En Europe, des importateurs indépendants achetaient des versions siglées Miata en provenance d'Amérique du Nord et les revendaient en réalisant des marges considérables. Et lors de la commercialisation du MX-5 en Allemagne en 1990, les 2 000 véhicules qui avaient été alloués à ce marché cette année-là furent écoulés en quelques jours. Au terme du cycle de production, 450 000 unités avaient été vendues.

Aussi, lorsque le Mazda MX-5 de deuxième génération fut dévoilé lors de l'édition 1997 du salon automobile de Tokyo, les attentes étaient particulièrement élevées. La fidélité à l'esprit Jinba Ittai constituait bien évidemment un impératif absolu pour l'équipe de design et d'ingénierie de Mazda. Pourquoi changer une recette qui gagne ? La perfection se niche dans les détails, et c'est à ce niveau que des modifications furent apportées. Débarrassé de ses projecteurs escamotables et doté d'une silhouette plus dynamique et athlétique, le nouveau MX-5 avait tout simplement gagné en maturité. La stratégie consistant à lui conserver tout son charme originel et à ne modifier que le strict nécessaire porta ses fruits : en 2005, alors que la troisième génération de ce modèle s'apprêtait à voir le jour, les ventes totales de Mazda MX-5 avaient franchi la barre des 700 000 unités.

Dans les années 2000, l'industrie automobile connut une véritable révolution technologique avec l'avènement des systèmes de sécurité active. Intégrer ces nouveaux équipements tout en conservant l'agrément de conduite d'origine : tel était le défi à relever par la troisième génération du Mazda MX-5 lors de son lancement en août 2005. L'adoption d'airbags latéraux, du contrôle dynamique de la stabilité et de freins surdimensionnés contribua à rendre encore plus sûr le comportement du véhicule en conduite enlevée. En se dotant d'équipements tels que le système d'entrée sans clé ou le système audio premium Bose à sept haut-parleurs développé pour la conduite décapotée, le MX-5 gagna encore en modernité. Il hérita également d'un design plus agressif et affirmé. Et pour la toute première fois, il fut également proposé dans une version à toit rétractable à commande électrique. Grâce à la stratégie d'allègement de Mazda, ce MX-5 accusait un poids légèrement inférieur à celui de son prédécesseur malgré son habitabilité accrue, sa dotation plus riche et son gabarit un peu supérieur. Ses moteurs plus puissants lui garantissaient en outre une conduite plus gratifiante que jamais. Lorsque Mazda célébra le 25ème anniversaire du Mazda MX-5 en 2014, un an avant la sortie de la quatrième génération, les ventes du MX-5 avaient franchi la barre exceptionnelle du million d'unités, confirmant ainsi son statut



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

du roadster le plus vendu au monde. La concurrence tenta bien évidemment de copier la formule mais en vain. Dans la catégorie des roadsters accessibles, le Mazda MX-5 fait cavalier seul.

Et nous voilà arrivés au centenaire de Mazda, célébré par ce Mazda MX-5 de quatrième génération qui fait le bonheur de tous ses propriétaires à travers le monde, tout comme ses trois prédécesseurs avant lui. Certes, il dispose des dernières avancées technologiques, à l'instar des technologies Skyactiv et des systèmes de sécurité active i-ACTIVSENSE. Mais il ne s'est pas coupé de ses racines. Le MX-5 actuel est le plus léger depuis le modèle de première génération. Avec un moteur repoussé encore plus vers l'arrière et une silhouette basse, le centre de gravité s'en trouve encore abaissé. En outre, la fluidité du design Kodo transpose le classicisme du MX-5 dans la modernité.

Le MX-5 compte plus de 280 prix à son actif, dont de très nombreux titres de Voiture de l'Année, tant au niveau national qu'international, preuve que cet amour est également partagé par les critiques automobiles. Et cette adoration ne se limite pas au modèle de série. Des dizaines de séries limitées du MX-5 ont été produites au Japon, en Europe et aux États-Unis et sont extrêmement recherchées. Le Mazda MX-5 est également le modèle le plus utilisé en compétition sur les circuits de la planète. Et les nombreux concept-cars qui en sont dérivés ont tous contribué à décupler la fascination pour ce véhicule d'exception. Tous ces points concourent à démontrer que dans la vie, les meilleures choses sont également les plus simples. Simples comme un petit roadster, léger et accessible. Un concept du passé que le MX-5 a su transposer dans l'avenir – une authentique Mazda avec l'âme d'une voiture de sport.
