



COMMUNIQUÉ DE PRESSE - MAZDA (SUISSE) SA

Le souffle du passé

Replongez-vous en 1991 et vous découvrirez nombre de Mazda toutes très séduisantes et en parfait état de marche qui peuvent désormais prétendre en 2021 au statut de voiture de collection.

Petit-Lancy, le 18 février 2021. Même si, à l'évidence, les voitures modernes surclassent leurs glorieuses aînées en termes de sécurité, de confort et d'efficacité, les sensations que l'on peut éprouver au volant d'une voiture ancienne sont à nulles autres pareilles. Vous vivrez alors une expérience unique qui mettra tous vos sens en éveil, et vous ramènera à une époque où l'intérieur des voitures était plutôt dépouillé et la conduite encore tout un art. Où les systèmes de navigation¹ se résumaient à des cartes, et où les systèmes de sécurité autonomes, les écrans tactiles et les smartphones n'étaient encore que de la science-fiction.

En Europe, ces voitures suscitent manifestement un réel attrait auprès d'un large public constitué tout à la fois de passionnés d'automobile, d'amateurs de belles mécaniques, d'amoureux du design et de férus d'histoire. Un sentiment de fascination ? Les voitures de collection se démarquent par leur style totalement exclusif, et s'avèrent révélatrices de la personnalité et des goûts de leurs propriétaires, ainsi que de leur conception même de la conduite. Tous les adeptes de voitures anciennes sont unis par une même culture, et forment une communauté sans cesse grandissante qui se rassemble régulièrement le week-end à l'occasion de salons, de rallyes et de nombreux autres événements dédiés à cette catégorie de véhicules. Ces voitures rappellent à leurs propriétaires toute leur jeunesse. Tous associent des moments clés de leur vie à leurs voitures, et notamment à la toute première qu'ils n'oublieront jamais.

Certains modèles peuvent même voir leur valeur augmenter au fil du temps. Les voitures de collection peuvent également s'avérer économiques à l'usage. Dans un grand nombre de régions, elles bénéficient de taxes de circulation routière fixes ou réduites, peuvent être assurées à moindre coût et/ou sont exemptées de restrictions de circulation dans les zones à faibles émissions. Dans l'Union européenne, un véhicule, pour entrer dans la catégorie des voitures de collection, doit être âgé d'au moins 30 ans, être en bon état et quasiment dans sa configuration d'origine.

Le statut de voiture de collection : le franchissement d'un cap

Un certain nombre de modèles Mazda vont franchir cette année le cap des 30 ans, s'offrant ainsi l'opportunité d'accéder au statut de voiture de collection. Chacun d'eux a apporté sa propre contribution à l'histoire et à l'évolution de l'automobile, et a permis de définir l'héritage et même l'âme de la marque japonaise.

La MX-5 est à n'en pas douter le modèle qui incarne le mieux l'héritage et l'âme de Mazda. C'est en puisant son inspiration dans les roadsters à prix abordable des années 1950 et 1960 que Mazda donna naissance à la première génération « NA » destinée à matérialiser ce lien qui unit depuis toujours le conducteur à son véhicule, dans le plus pur esprit Jinba Ittai. Lorsque la MX-5 NA débarqua en Europe en 1990, les exemplaires disponibles furent tous vendus presque immédiatement, nombre de clients ayant dû attendre 1991 pour pouvoir s'en offrir un.

¹ Le premier système de navigation GPS embarqué au monde fut proposé par Mazda en 1990 sur son Eunos Cosmo, un coupé sport à moteur rotatif haut de gamme destiné au seul marché japonais



COMMUNIQUÉ DE PRESSE - MAZDA (SUISSE) SA

Cette année-là, il s'écoula à quelques 14 000 unités en Europe, dont 2 290 en version limitée British Racing Green – la toute première édition spéciale de la MX-5 destinée à l'Europe.

Avec sa conception allégée des plus soignées, son agrément de conduite incomparable et son prix particulièrement raisonnable, ce véhicule fit renaître un segment automobile quasiment disparu. En fait, il allait devenir le cabriolet biplace le plus prisé de l'histoire, avec plus d'1,1 million d'exemplaires vendus à ce jour sur quatre générations. Particulièrement apprécié pour sa sobriété et sa fiabilité, la NA conserve encore aujourd'hui une extrême popularité. Vedette incontestée de tous les rallyes de voitures anciennes organisés en Europe, elle se situe au cœur d'une vaste communauté mondiale de passionnés de MX-5, représentée par d'innombrables clubs et manifestations entièrement dévolus à cette voiture de légende que beaucoup considèrent comme étant celle qui procure le plus de plaisir au kilomètre. Ce n'est donc pas par hasard si Mazda a conçu l'actuelle génération ND pour sublimer les qualités que les amoureux de la MX-5 apprécient le plus chez la NA.

Gamme MX : un dynamisme à nul autre pareil

Après la MX-5, deux autres modèles dotés du préfixe MX firent leur arrivée en Europe, les MX-3 et MX-6, tous deux dévoilés lors de l'édition 1991 du Salon de l'Automobile de Francfort. Utilisé pendant des années pour désigner les concept-cars de la marque, le label MX a toujours été réservé chez Mazda à des produits atypiques, or ces coupés de série pour le moins anticonformistes ne faisaient pas exception à la règle. Se différenciant des autres coupés sport de taille moyenne par ses équipements et technologies dernier cri, la MX-6 était disponible en option avec quatre roues directrices et un moteur V6 24 soupapes. Plus compacte et plus accessible, la MX-3, quant à elle, sut s'attirer les faveurs d'un plus grand nombre de clients. Ce petit coupé 2+2 se distinguait par son comportement de tout premier ordre, son capot surbaissé et son moteur six cylindres de 98 kW/133 ch d'une grande vivacité et de seulement 1,8 l de cylindrée. Il s'agissait à l'époque du plus petit V6 de série au monde – capable d'abattre le 0 à 100 km/h en 8,5 secondes environ et d'atteindre une vitesse maximale supérieure à 200 km/h. Le badge MX subsiste aujourd'hui en version coupé, sous les traits de la MX-5 RF (retractable fastback / toit rigide rétractable) et du MX-30, un SUV atypique aux allures de coupé qui se veut également le premier véhicule 100 % électrique de Mazda².

Les véhicules sportifs se situent au cœur même de l'ADN de Mazda, au même titre que le moteur rotatif qui, de par sa compacité et son rapport poids-puissance, se prête parfaitement à la conduite haute performance et à la compétition. Mazda et son moteur rotatif sont en effet inséparables depuis 1967, l'année où la marque lança son premier modèle à moteur rotatif, la Cosmo Sport/110S.

Elle allait dominer sa catégorie sur les circuits du championnat ISMA et dans d'autres compétitions, notamment avec sa RX-7, une sportive de légende à moteur rotatif, qui fut lancée en 1978 et reste à ce jour le modèle à moteur rotatif le plus vendu de toute l'histoire automobile. En 1991, après avoir fait sensation dans le monde automobile en remportant la victoire aux 24 Heures du Mans avec une voiture à moteur rotatif, Mazda lança la RX-7 de série la plus véloce, la plus puissante et la plus agile de toute son histoire. Baptisée « FD », cette RX-7 de

² Mazda MX-30 eSkyactiv : Consommation d'énergie électrique (cycle mixte WLTP) : 19 kWh/100 km ; émissions de CO₂ (cycle mixte WLTP) : 0 g/km. Les véhicules sont homologués conformément à la nouvelle procédure d'homologation de type WLTP (règlement européen 1151 / 2017 ; règlement européen 2007/715). Consommation d'énergie électrique (cycle mixte NEDC) : 17,3 kWh/100 km ; émissions de CO₂ (cycle NEDC mixte) : 0 g/km. À des fins de comparaison, les valeurs mentionnées sont des valeurs NEDC déterminées conformément au règlement européen 1153 / 2017.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE - MAZDA (SUISSE) SA

troisième génération s'appuyait directement sur la réputation de ses deux devancières – les RX-7 FC de 2ème génération (1985-91) et SA/FB de 1ère génération (1978-85) – et était animée par un moteur biturbo optimisé développant 176 kW/239 ch³. Autrement dit, la FD revendiquait un rapport poids-puissance de seulement 5,2 kg par ch, ce qui lui valait des performances dignes d'une supercar et lui permettait de faire jeu égal avec certaines de ses rivales nettement plus onéreuses. Elle continue de se distinguer aujourd'hui par son design intemporel.

Une simplicité éternelle, une fiabilité légendaire

Pour beaucoup, l'attrait des voitures anciennes tient avant tout à la sobriété de leur design et de leur technologie, les modèles de plus grande série de Mazda ayant, quant à eux, un charme qui leur est propre.

Prenons l'exemple de la Mazda 323. L'ancêtre de l'actuelle Mazda3 fit une entrée remarquée sur le marché européen : en 1977, deux représentantes de cette compacte parcoururent les 15 000 km séparant Hiroshima du Salon de l'Automobile de Francfort - où elles furent présentées en première mondiale - un périple qu'elles accomplirent en 40 jours sans connaître la moindre panne. La fiabilité et la polyvalence légendaires de la 323 en firent l'un des modèles d'importation les plus prisés en Europe. En tant que modèle japonais, elle établit même un record de ventes en 1991 en Allemagne. Cette compacte était disponible en plusieurs types de carrosserie, dont la 323F, un coupé 5 portes, à la fois sportif et familial, doté de projecteurs escamotables (à l'instar de la MX-5 de première génération), proposé aux côtés des versions berline 4/5 portes et wagon de la 323. Mazda commercialisa même en Europe des versions 4x4 à moteur turbo dérivées des célèbres modèles de rallye de la marque, dotées d'un blocage de différentiel et développant une puissance maximale de 136 kW/185 ch – des voitures de collection particulièrement recherchées à l'heure actuelle.

Offrant un style certes plus simple mais néanmoins distinctif, la Mazda 121 lancée en 1991 était une adorable petite citadine quatre portes qui dissimulait sous sa ligne de pavillon en forme de bulle un intérieur étonnamment spacieux. Elle recelait nombre d'équipements intelligents parmi lesquels une banquette arrière coulissante, qui pouvait être actionnée depuis l'habitacle et le coffre, et une capote électrique en option qui pouvait s'ouvrir d'avant en arrière, ou inversement, voire dans les deux sens simultanément.

Les leçons du passé

Monter à bord de l'une de ces voitures revient à faire un bond en arrière dans le temps... Force est de reconnaître que bien des choses ont changé pour le meilleur au cours des 30 dernières années. Toutefois, le design des voitures anciennes a toujours quelque chose à nous apprendre sur ce qui suscite réellement l'engouement du public, tel qu'un intérieur spacieux aux lignes fluides, une sobriété empreinte d'élégance ou encore une expérience de conduite gratifiante – autant de qualités que Mazda a toujours su conserver.

³ Puissance portée ultérieurement à 250-280 ch