



## **Le plaisir cheveux au vent. Le dynamisme d'un vrai coupé.**

### **Message du chef de projet Mazda MX-5**

A l'occasion du British International Motor Show 2006, Mazda aura le plaisir de dévoiler une nouvelle version de son roadster culte : le Mazda MX-5 Roadster Coupe\*, incarnation d'une nouvelle dimension alliant plaisir et polyvalence pour celles et ceux qui adorent les sportives découvertes.

Le Mazda MX-5 Roadster Coupe, toute nouvelle variante du MX-5 de troisième génération que nous avons lancé en 2005, offre les mêmes performances et le même style passionné que la version classique à capote souple. Mais son originalité réside dans son unique *Power Retractable Hard Top* – le premier toit rigide pliant électrique qui ne sacrifie pas le coffre à bagages.

Le MX-5 de troisième génération est la preuve manifeste que Mazda croit en une « expérience » MX-5 basée sur le plaisir de conduire. Et au centre de ce plaisir de conduire se trouve la philosophie « Jinba Ittai » — une relation intime entre le conducteur et sa voiture, relation comparable à l'osmose parfaite entre le cavalier et son cheval.

Grâce au nouveau MX-5 Roadster Coupe, nous sommes en mesure d'offrir aux automobilistes une expérience « Jinba Ittai » totalement authentique. En même temps, le *Power Retractable Hard Top* permettra à de nouveaux conducteurs de se joindre au cercle mondial des propriétaires de MX-5 et de jouir du plaisir de conduire une sportive légère et découverte.

*Version française du dossier de presse*  
*MX-5 Roadster Coupe*  
*BT-50*



Le MX-5 Roadster Coupe est prêt à offrir une nouvelle manière de profiter de conduire, cheveux au vent, une voiture sportive et légère. A ce titre, je suis certain que cette nouvelle version du MX-5 – qui exprime de la manière la plus pure notre slogan Zoom-Zoom – constituera un nouveau succès pour Mazda.

**Takao Kijima**

**Chef de projet Mazda MX-5**

\* L'appellation de ce modèle diffère d'un marché à l'autre. En Europe, il se nomme « Mazda MX-5 Roadster Coupe ». En Amérique du Nord, il s'appelle « Mazda MX-5 (Miata) Power Retractable Hard Top ». Et au Japon, il est connu sous le nom de « Mazda Roadster Power Retractable Hard Top ».



## 1. L'évolution d'une icône automobile de notre temps.

### Le monde entier rend hommage à la troisième génération du Mazda MX-5

Depuis son lancement en 1989, le Mazda MX-5 est un best-seller absolu aux quatre coins du globe. Au point de figurer dans le livre Guinness des records au titre de cabriolet sportif biplace le plus vendu au monde et d'avoir remporté plus de 150 prix et récompenses. La demande est plus forte que jamais ; fin mai 2006, la production cumulée s'élevait déjà à 769 454 unités.

L'actuel MX-5 — troisième génération de cette icône moderne — a fait ses débuts au Salon International de l'Automobile de Genève en mars 2005. Il s'agit d'un cabriolet de facture classique, léger et sportif avec lequel Mazda a fait évoluer encore davantage la philosophie « Jinba Ittai » de la génération précédente pour encore davantage de plaisir de conduire. Et les passionnés de voitures sportives du monde entier ne s'y sont pas trompés.

A l'instar des consommateurs, les professionnels de l'industrie automobile ne s'y sont pas trompés non plus puisque le MX-5 a reçu de nombreux prix et récompenses dont le titre de *Car of the Year Japan 2005–2006*, le titre de *2005 Car of the Year* du magazine *Wheels*, le titre de *Roadster of the Year 2005* de l'émission *Top Gear* de la BBC, le prix *2006 10 Best Cars* de *Car and Driver* et une place dans le « top 3 » de la compétition *2006 World Car of the Year*.

### « Jinba Ittai » et le plaisir de rouler en MX-5

Depuis la première génération, le MX-5 s'est toujours distingué par l'immense plaisir qu'il procure à ses occupants. Dès lors, quand Mazda a commencé à développer la troisième génération de ce modèle, les ingénieurs et designers ont eu à cœur de rester totalement fidèles à toutes les qualités qui ont fait du MX-5 une véritable « voiture-plaisir » à la personnalité très affirmée.

Le MX-5 n'est que plaisir, plaisir et encore plaisir grâce à la philosophie « Jinba Ittai » qui prône l'osmose entre le conducteur et sa voiture : plaisir d'être le « maître » au volant et plaisir de conduire en plein air, proche du soleil et de l'environnement. De même, le MX-5 rend la vie de son propriétaire encore plus agréable tant il est beau, tant il est facile à personnaliser et tant il permet de se retrouver entre amis.

En d'autres termes, le MX-5 n'est que plaisir de conduire, plaisir de posséder, plaisir d'utiliser.



Et puisque le « Jinba Ittai » a toujours été au centre de la personnalité « plaisir » du MX-5, un cahier des charges très précis fut rédigé, définissant de manière très nette toutes les qualités nécessaires à la troisième génération du MX-5 pour aller encore plus loin dans cette direction. Respectueux de ce cahier des charges, les ingénieurs Mazda se mirent ensuite au travail dans six directions simultanées : conduite, freinage, tenue de route, sonorité, « toucher » de route et design, à la recherche de ces qualités. Avec, sous-tendant ces efforts, toujours la philosophie unique de Mazda, le Kansei, qui se concentre sur les valeurs intemporelles et inestimables du plaisir, de la beauté et de l'attachement émotionnel.

### **Le MX-5 Roadster Coupe : Quoi, pourquoi, comment ?**

Nombre de cabriolets à toit rigide ont été lancés ces dernières années. Et suivant cette tendance, bien des utilisateurs de Mazda MX-5 ont exprimé l'envie de disposer d'un toit rétractable électrique qui leur permettrait de jouir de leur cabriolet dans un confort encore plus grand.

Face à cette demande, Mazda se devait de réagir, d'autant qu'une version à toit pliant rigide électrique ne manquerait certainement pas d'agrandir le cercle des fans du MX-5. Dès lors, Mazda a profité de la mise au point de la troisième génération du modèle pour concevoir une version à toit électrique rigide respectant à la lettre toute la philosophie initiale – légèreté, sportivité – du MX-5.

Il s'agissait, avec le MX-5 Roadster Coupe, d'aller encore plus loin dans le plaisir de conduire un MX-5 de troisième génération grâce à un toit rigide extrêmement aisé à ouvrir et à refermer. Atteindre cet objectif signifiait également respecter la philosophie « Jinba Ittai » qui rend le MX-5 si agréable à conduire et le design purement roadster qui le rend si beau à regarder. Pour Mazda, il s'agissait aussi d'offrir un nouveau plaisir aux propriétaires de ce modèle : celui de posséder une voiture « tendance », novatrice et de grande qualité, capable d'attirer l'attention.

### **MX-5 Roadster Coupe : Défis et accomplissements mènent au sommet**

Offrir une expérience « Jinba Ittai » sans compromis en même temps que les avantages incontestables du toit rigide pliant sur une voiture vraiment agréable à conduire, gratifiante à posséder et plaisante à utiliser impliquait un certain nombre de challenges techniques difficiles. Les avantages sont évidents :



**1) La dynamique propre au « Jinba Ittai » rend le MX-5 Roadster Coupe très agréable à conduire.**

La coque légère, compacte et déjà très rigide formant la base de la dynamique du MX-5 bénéficie d'un pavillon également léger et compact et de renforts contribuant à rigidifier davantage la coque sans lui ajouter de poids excessif. Grâce au stockage du pavillon rétractable dans l'habitacle, proche du centre de gravité (et non dans le coffre), la répartition des masses favorise la stabilité nécessaire à toute voiture de sport légère.

**2) Un design instantanément reconnaissable rend le MX-5 Roadster Coupe gratifiant à posséder**

Bien qu'il bénéficie d'un toit rigide rétractable qu'il faut loger lorsqu'il est ouvert, le MX-5 Roadster Coupe hérite de l'identité visuelle très « roadster » qui est celle du MX-5 depuis la première génération. Sa ligne de caisse très basse et fluide et son pavillon lisse et net le rendent magnifique, toit ouvert ou fermé.

**3) Tellement facile à utiliser cheveux au vent**

Le toit rigide rétractable ne réduit en rien la capacité du coffre et peut être manœuvré sans la moindre difficulté par le conducteur ou le passager. En matière de facilité, le MX-5 Roadster Coupe éclipse ses concurrents.

**2. Vision d'ensemble du Mazda MX-5 Roadster Coupe**

- **Le premier toit rétractable électrique au monde qui n'empiète pas sur le coffre à bagages**
  - Le pavillon se plie en trois sections au sein d'un espace situé derrière les sièges, ce qui laisse intacte la capacité du coffre.
  - L'opération d'ouverture ou de fermeture est aisée et rapide (12 secondes : le plus rapide des pavillons rétractables sur le marché à l'heure actuelle) et n'interrompt que peu le plaisir de conduire.
  - Un cercle plus large d'utilisateurs peut désormais jouir du plaisir de conduire un cabriolet biplace sportif et léger.



• **La philosophie Jinba Ittai du MX-5 reste toujours d'actualité**

- Les utilisateurs profitent d'une nouvelle manière de ressentir la notion de « plaisir » que procure une sportive découverte traditionnelle.
- Carrosserie compacte et légère, centre de gravité bas, stabilité à toute épreuve et distribution optimale des masses (moteur central-avant et roues arrière motrices) : la voiture est toujours aussi dynamique (seulement 37 kilos supplémentaires).
- Le MX-5 Roadster Coupe conserve le châssis au comportement parfait, le groupe motopropulseur hautes performances et la vivacité mécanique de la version « soft top » de troisième génération.
- Les suspensions ont été réglées pour tirer le meilleur parti de la rigidité – entre autres qualités uniques – du nouveau MX-5 Roadster Coupe.
- Grâce à une excellente conception, la rigidité de la coque est identique, pavillon ouvert ou fermé.
- Un « toucher » routier très raffiné reflète les qualités haut de gamme du MX-5 Roadster Coupe.

• **Un design sportif à la fois stimulant et émouvant**

- La silhouette fluide et la ligne basse ramènent à l'identité visuelle préservée depuis le MX-5 de première génération.
- Des ailes arrière très marquées complètent à merveille la partie arrière redessinée.
- Pavillon fermé, les lignes sont nettes et le look est ramassé, compact.
- Quelques pièces chromées ajoutent encore un peu de raffinement à la sportivité de l'ensemble (disponibilité en fonction des marchés).
- Une nouvelle palette de coloris marie sportivité et look haut de gamme (disponibilité en fonction des marchés).



• **Un confort optimisé pour une conduite ouverte ou fermée idéale**

- Le coupe-vent a été optimisé afin de garantir le plaisir d'une conduite en plein air, proche de l'environnement, de l'air frais et du soleil.

- Le système de climatisation est identique à celui du MX-5 à capote toile afin de profiter encore plus longtemps de la conduite avec le toit ouvert.

- Toit rigide fermé, les bruits extérieurs sont parfaitement filtrés.

• **Une finition qui ajoute encore au plaisir**

- Le toit rigide rétractable est très facile à manœuvrer et son mouvement est naturel et même amusant.

- Les commandes aux formes et aux textures naturelles rendent la conduite à la fois douce et aisée, en phase parfaite avec le savoir-faire traditionnel de Mazda.

- Les sièges – confortables, ergonomiques et réglables – sont identiques à ceux de la version « soft top » ; ils permettent aux occupants de rouler très confortablement et en toute confiance.

- La sonorité sportive du moteur participe également au plaisir de conduire le MX-5, exactement comme avec la version à capote traditionnelle.

- Le toit rigide pliant a été tellement testé qu'il est à toute épreuve, même s'il est utilisé très souvent.

• **Sécurité et respect de l'environnement : versions « toit rigide » et « capote toile » au même niveau**

- Excellente visibilité, tenue de route impeccable, freinage sans reproches... Tout contribue à ce que le conducteur voie, anticipe et évite les dangers de la route.

- La coque très résistante réalisée à l'aide d'une grande proportion d'acier à haute limite d'élasticité est complétée – entre autres mesures de sécurité – par un système d'airbags spécialement conçu pour le MX-5.

- Les systèmes de sécurité sophistiqués équipant le MX-5 sont rassurants.



- Moteurs économes et peu polluants, taux de recyclage en fin de vie très élevé et utilisation minimale de matériaux non-recyclables font partie du contrat Mazda concernant l'environnement.

### **3. Le Mazda MX-5 Roadster Coupe en détail**

Les caractéristiques du MX-5 Roadster Coupe peuvent être divisées en trois catégories :

(1) La philosophie « Jinba Ittai » qui rend la voiture si agréable à conduire ; (2) le design instantanément reconnaissable qui la rend si gratifiante à posséder ; et (3) son aisance à être conduite cheveux au vent qui la rend si agréable à utiliser.

#### **1) La philosophie « Jinba Ittai » ou l'osmose entre le cavalier et sa monture**

La présence du toit rigide rétractable n'y change rien, le MX-5 Roadster Coupe est aussi agréable à conduire que la version classique du MX-5 de troisième génération.

#### **Dimensions optimales, poids contenu**

Le MX-5 Roadster Coupe n'accuse qu'un surpoids modéré de 37 kg par rapport à la version classique. L'adoption d'un toit rigide rétractable avait rendu ce surpoids inévitable. Il n'empêche que cette majoration de poids a pu être contenue autant que possible grâce à la minimisation du poids des composants et l'emploi de renforts de coque n'augmentant pas excessivement la masse du véhicule.

Bien entendu, le MX-5 Roadster Coupe est aussi compact que la version classique. Seule différence notable : une hauteur hors tout supérieure de 10 mm.

Légèreté et compacité se marient pour offrir des performances dynamiques qui se manifestent par une grande vivacité à l'accélération. Et lorsque le toit – une pièce relativement lourde – est ouvert et se loge au sein de l'empattement, il ne dégrade en aucune manière la distribution des masses et la stabilité de la voiture. En d'autres termes, le MX-5 de troisième génération tient toujours aussi bien la route.



### **Une rigidité sans compromis**

L'ouverture dans la coque rendue nécessaire par l'adoption d'un grand logement de pavillon en position ouverte est plus grande que celle du logement de capote de la version classique. Il en résulte une certaine dégradation de la rigidité de la coque, largement compensée par de nouveaux renforts à l'arrière, des renforts conçus pour rigidifier sans ajouter de poids excessif. Résultat : la rigidité de la version à toit électrique est équivalente à celle de la version toit souple.

### **Excellente tenue de route, sonorité magnifique**

Le MX-5 Roadster Coupe offre un comportement agile et dynamique largement aussi agréable que celui de la version classique. Aussi agréable mais toutefois un peu différent de manière à refléter le raffinement supplémentaire de cette nouvelle version.

En raison de la présence d'un toit relativement lourd, la répartition des masses entre l'avant et l'arrière du MX-5 Roadster Coupe ainsi que la hauteur de son centre de gravité diffèrent de celles de la version à capote souple. Même constatation en ce qui concerne l'équilibre avant/arrière en termes de rigidité. Afin de minimiser l'impact de ces facteurs sur les performances, Mazda n'a pas hésité à revoir les réglages de suspensions et le tarage des amortisseurs et des ressorts.

Il en résulte un comportement qui diffère un peu de celui de la version à capote souple : moins joueur mais plus raffiné. Le MX-5 Roadster Coupe possède un comportement un peu plus « souple », il est un peu plus « cool ». Un comportement idéal pour celles et ceux qui apprécieront les qualités haut de gamme du MX-5 Roadster Coupe.

Et pour que l'expérience soit encore plus agréable, cet excellent comportement s'accompagne d'une sonorité mécanique aussi magnifique que celle de la version classique.

## **2) Un style immédiatement reconnaissable ajoute au plaisir de posséder**

Pour les designers, la référence stylistique du MX-5 Roadster Coupe aura été, évidemment, le roadster MX-5 classique de troisième génération, une véritable icône. C'est pourquoi, toit rigide rétractable ou non, le MX-5 reste lui-même.



### **Un style fidèle au look MX-5**

Rester fidèle à l'identité stylistique du MX-5 était un leitmotiv. Dès lors, la silhouette, la ligne de caisse basse, les flancs fluides, l'avant, l'arrière et bien d'autres éléments du MX-5 Roadster Coupe sont identiques à ceux du modèle classique.

A l'arrière, des ajustements stylistique essentiels ont été apportés afin d'incorporer le toit rigide rétractable sans compromettre l'identité visuelle de la voiture. En effet, intégrer cet élément derrière les sièges sans affecter le volume du coffre à bagages a nécessité la conception d'une nouvelle structure arrière. De même, l'équilibre visuel entre carrosserie et pavillon a exigé plusieurs modifications du design de la partie arrière.

En dehors du couvercle du logement de pavillon, à commande électrique, la différence la plus visible par rapport à la version classique réside dans le contour des ailes arrière et du coffre ainsi que dans le nouveau design du troisième feu de stop. En revanche, les feux et le bouclier arrière sont restés les mêmes.

### **Un design superbe et un toit pratique**

Par rapport à la version classique, le couvercle du logement de toit est situé 40 mm plus haut. Dès lors, pour un équilibre visuel optimal, le couvercle de coffre a été rehaussé de 20 mm. Ce nouveau design rend la poupe plus marquée, plus « relevée ».

Afin d'équilibrer cette partie arrière relativement haute avec le look « roadster » plutôt bas, les ailes arrière redessinées possèdent un contour supérieur plus marqué. Dès lors, pavillon fermé, l'arrière puissant de la voiture est parfaitement intégré aux lignes nettes et lisses de l'ensemble.

### **Un pavillon élégant et compact**

L'usage de plastiques légers et faciles d'utilisation a littéralement libéré le design du pavillon. En conséquence, celui-ci a été dessiné compact et élégant de manière à bien distinguer le MX-5 Roadster Coupe de ses concurrents. De plus, il offre aux passagers la même impression d'agilité que celle de la version classique conduite capote fermée.

Ce pavillon aux courbes nettes donne à l'habitacle un look plutôt compact. De même, sa partie arrière tendue vers l'horizontale confère à l'ensemble une impression de vitesse. La vitre arrière



chauffante à fils intégrés est légèrement plus grande que celle de la version classique au bénéfice de la visibilité.

### **Qualité haut de gamme**

Avec une telle carrosserie, le MX-5 Roadster Coupe respire le haut de gamme et à ce titre, va plus loin encore que la version classique. Les détails parlent d'eux-mêmes avec, entre autres, de nombreuses pièces chromées – ce qui ajoute un peu de raffinement à la sportivité (disponibilité selon marché) – et un troisième stop plus lisse, plus fin et comportant une lentille blanche (et non rouge).

### **Une riche palette de coloris**

Le MX-5 Roadster Coupe offre une palette de sept coloris de carrosserie dont deux nouveaux : Stormy Blue Mica et Highland Green Mica. Ces deux nouvelles nuances remplacent deux teintes qui avaient été introduites par la version classique. Tous ces coloris combinent à merveille sportivité et élégance créant de magnifiques contrastes (éclat de la lumière tombant sur la carrosserie, teinte profonde quand la voiture est à l'ombre) et véhiculant une impression de qualité. Les autres nuances disponibles sont Copper Red Mica, Galaxy Grey Mica, Sunlight Silver Metallic ainsi que deux peintures non-métallisées : True Red et Brilliant Black (le nuancier peut différer en fonction des marchés).

### **Un design intérieur aussi sportif qu'amusant**

A l'intérieur, le design est très proche de celui de la version classique, cabriolet sportif, agréable à conduire, ayant beaucoup de personnalité et définitivement MX-5.

A l'instar de la version classique, les finitions intérieures sont au nombre de trois : cuir fauve, cuir noir ou tissu noir (disponibilité selon marchés).

A l'avant de l'habitacle, la seule différence perceptible entre les deux versions réside dans les boutons « open » et « close » et dans le voyant indicateur de mouvement de toit au sommet du tableau de bord. Ces boutons sont aisément accessibles depuis le siège conducteur.

L'arrière de l'habitacle diffère légèrement. En effet, le levier d'ouverture de la capote entre les sièges a disparu, de même que l'espace de rangement derrière les sièges (en raison du logement de pavillon plus grand).



En revanche, les sièges sont identiques entre les deux versions, avec pochette derrière le dossier.

### **3) Conçu avec le plus grand soin pour offrir le plaisir du toit ouvert ou le plaisir d'utiliser**

Le toit rigide rétractable est une première mondiale en ce sens qu'il se replie à l'arrière de l'habitacle et n'empiète pas sur le volume du coffre. De plus, les manœuvres d'ouverture et de fermeture sont rapides, douces, rassurantes et parfaitement sûres. Enfin, conducteur et passager profitent de toutes les techniques et astuces de contrôle des remous issues de la version classique.

#### **Le toit rigide rétractable**

Le toit rigide est constitué de trois parties : une partie avant, une partie centrale et une partie arrière comportant la vitre. A l'ouverture, un mécanisme électrique déplace le toit vers le logement prévu derrière les sièges. Ce logement est couvert par un panneau de protection, lui aussi manœuvré électriquement.

A la recherche d'un système de toit rétractable qui soit à la fois compact, rapide, léger et respectueux des lignes « cabriolet » du MX-5, les ingénieurs ont testé de nombreux concepts, composants, pièces, formes, moteurs et matériaux pour finalement choisir une combinaison de matières plastiques légères, faciles à utiliser et rigides.

L'ouverture et la fermeture du toit sont actionnées par des boutons situés de part et d'autres de la commande des feux de détresse. Un voyant tout proche prévient du déroulement de l'opération. Tout se passe en douceur grâce à deux moteurs de toit et à deux moteurs de couvercle de logement, tous commandés par un boîtier électronique dédié.

Pour l'utilisateur, il suffit de déverrouiller ou de verrouiller manuellement le toit via une commande centrale de verrouillage (identique à celle du modèle classique), cela pour des raisons de sécurité. Le voyant indicateur permet à l'utilisateur de vérifier l'état (verrouillé ou non) du toit.

Dès que l'on commence à presser le bouton « open » ou « close », le voyant indicateur s'allume et un bip d'avertissement est émis durant dix secondes.



### **Avantages du pavillon logé dans l'habitacle**

Les concurrents du MX-5 Roadster Coupe possèdent des toits rétractables qui, à l'ouverture, empiètent largement sur le coffre à bagages. Au contraire, le concept de Mazda laisse le volume du coffre intact car le toit se replie entièrement dans l'habitacle. En conséquence, ouverture et fermeture se font en douceur et très rapidement, sans empiéter sur la zone des bagages. Le plaisir, sans compromis.

Chez les concurrents, ouvrir le toit signifie réduire le coffre (jusqu'à 93 % dans le pire des cas) et force même parfois le conducteur à retirer ses bagages de son coffre avant d'ouvrir son pavillon. Dans la plupart des modèles, l'utilisateur doit également sortir de la voiture pour placer manuellement un panneau de partition du coffre avant d'ouvrir le toit. De plus, le toit et le panneau empêchent une ouverture correcte du coffre, gênant de ce fait le chargement et le déchargement des bagages.

Grâce à ce fonctionnement, tout occupant du MX-5 Roadster Coupe peut ouvrir ou fermer le toit très rapidement et très aisément, sans sortir de la voiture et sans rien perdre du volume du coffre, lequel est aussi profond et aussi spacieux que celui de la version classique. Son volume est de 150 litres (VDA), ce qui permet d'emmener sans difficulté des objets aussi encombrants que deux packs de six bouteilles d'un litre et demi.

### **Ouverture et fermeture douces, aisées et sûres**

Il ne s'agissait pas seulement de faire en sorte que le toit rigide n'empiète pas sur le coffre. Il fallait également qu'il soit aussi sûr et facile à manœuvrer que possible, tout en étant beau et agréable. Mission accomplie !

Ouverture et fermeture ne prennent que 12 secondes (le temps le plus court du marché pour un toit pliant électrique !), le plaisir est donc ininterrompu. Mais il n'est pas seulement rapide, il est également rassurant : son mouvement en début et en fin d'opération se ralentit suffisamment pour que l'utilisateur s'assure que l'opération se passe en toute sécurité et en toute fiabilité.

Dans le but de trouver les réglages les plus fins, les plus sûrs et les plus naturels, Mazda a organisé des études de marché regroupant des utilisateurs potentiels de tous âges. Face à d'autres voitures équipées de toits rétractables électriques, le MX-5 Roadster Coupe a tenu le haut du pavé en termes de vitesse d'ouverture et de fermeture du toit, de facilité de vérification de



la bonne marche et de la bonne fin des opérations et en termes de confiance dans le système par les utilisateurs (qui détestent être pincés ou heurtés par un toit en mouvement).

Et pour donner encore plus confiance à ses utilisateurs, le toit rigide rétractable possède des sécurités empêchant tout mouvement du toit lorsque la voiture roule. Le boîtier électronique de commande du toit est en effet connecté au module de commande du moteur, au contrôleur du système d'accès sans clef et à d'autres boîtiers et systèmes de commandes. De plus, il tient compte de données qui lui sont fournies par des capteurs répartis tout autour de la voiture.

La fiabilité contribue elle aussi grandement à la paix de l'esprit. C'est pourquoi des tests impitoyables ont été menés sous toutes les températures possibles afin d'assurer une fiabilité sans défaut, quel que soit le rythme d'utilisation.

#### **Du vent dans les cheveux, oui, mais pas trop !**

La conduite cheveux au vent sans turbulences excessives dans l'habitacle fait partie des grandes qualités de la version toit souple du MX-5. Pour en arriver au même point avec le MX-5 Roadster Coupe, il a fallu modifier le coupe-vent en raison de la forme un peu différente de la partie centrale arrière de la voiture.

En effet, la partie du couvercle de toit située immédiatement derrière les sièges est plus haute de 40 mm. Il a donc fallu compléter le coupe-vent par une pièce déviant directement l'air vers le haut de manière à éviter tout remous inconfortable vers la nuque des passagers. Il en résulte que les flux d'air dans l'habitacle sont aussi bien maîtrisés que dans la version classique. Une référence !

#### **Un habitacle confortable, silencieux et relaxant**

Toit fermé, l'habitacle est efficacement isolé des bruits extérieurs, même à haute vitesse. Tout est calme, reposant, relaxant, raffiné, tout concourt à une ambiance haut de gamme. Mais en même temps, la sonorité sportive du moteur augmente encore le plaisir de conduire un MX-5 décidément sans compromis.



Remarque : Toutes les caractéristiques mentionnées dans ce dossier de presse doivent être considérées comme provisoires et sujettes à changement sans notification préalable.

Veuillez également noter que les données, caractéristiques et équipements mentionnés dans ce document peuvent différer en fonction du pays où le modèle est commercialisé.

Légende des tableaux

O : Equipement standard

X : Equipement en option

- : Indisponible



## Mazda MX-5 Roadster Coupe

### Principales caractéristiques techniques

Marché	Amérique du Nord	Europe	Japon	Australie
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>				
Longueur				
Avec porte-plaque mm	3.995	3.995	←	←
Sans porte-plaque mm	3.990	-	-	-
Largeur mm	1.720	1.720	←	←
Hauteur mm	1.255	1.255	←	←
Empattement mm	2.330	2.330	←	←
Voie Avant mm	1.490	1.490	←	←
Arrière mm	1.495	1.495	←	←
Garde au sol				
En charge mm	118	-	-	118
A vide mm	-	136	135	-
Espace à la tête mm	940	940	←	←
Espace aux épaules mm	1.352	1.352	←	←
Espace aux jambes mm	1.096	1.096	←	←
Réglage des sièges coulissants mm	230	230	←	←
Réglage en hauteur du volant mm	32	32	←	←
Coffre Largeur mm	1.277	1.277	←	←
Largeur entre les passages de roues mm	784	784	←	←

Version française du dossier de presse  
MX-5 Roadster Coupe  
BT-50



Marché	Amérique du Nord			Europe			Japon			Australie		
Volume du coffre litres VDA	150			150			←			←		
Nombres de places	2			←			←			←		
Rayon de braquage entre trottoirs m	4,7			4,7			←			←		
Entre murs m	5			5			←			←		
Poids à vide avec climatisation kg	1 157 Modèle 2,0 L manuel : en Amérique du Nord, le poids à vide varie de région à région											
<b>GROUPE MOTOPROPULSEUR</b>												
Structure et principales caractéristiques	Moteur 4 cylindres en ligne, DACT 16 soupapes, bloc, culasse et pistons en aluminium, vilebrequin en fonte à quatre contrepoids d'équilibrage. Double arbre à cames en tête commandé par chaîne. Soupapes en tête à entraînement direct, distribution variable. Allumage sans distributeur											
Type	2,0L 5TM	2,0L 6TM	2,0L 6BA	1,8L 5TM	2,0L 5TM	2,0L 6TM	2,0L 5TM	2,0L 6TM	2,0L 6BA	2,0L 6TM	2,0L 6BA	
<b>MOTEUR</b>												
Cylindrée cm <sup>3</sup>	1998.8	←	←	1,798	1,999	←	1,998	←	←	1,999	←	
Alésage x course mm	87,5x83,1	←	←	83,0x83,1	87,5x83,1	←	←	←	←	←	←	
Taux de compression	10,8	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
Puissance maxi ch / t/min	166 ch/6 700 t/mn	←	163 ch/6 700 t/mn	126 ch/6 500 t/mn	160 ch/6 700 t/mn	←	170 ch /6 700 t/mn	←	166 ch/6 700 t/mn	160 ch/6 700 t/mn	←	
Couple maxi Nm / t/min	140 Nm/5 000 t/mn	←	←	167Nm /4 500 t/mn	118Nm/5 000 t/mn	←	189 Nm/5 000 t/mn	←	←	188Nm/5 000 t/mn	←	
Zone rouge t/min	6.700	←	←	6.500	6.700	←	←	←	←	←	←	
Limiteur t/min	7.000	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	

Version française du dossier de presse  
MX-5 Roadster Coupe  
BT-50



Marché	Amérique du Nord			Europe			Japon			Australie	
Injection	Electronique multipoint	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Carburant	Essence sans plomb, indice 96 RON	←	←	Essence sans plomb indice 95 RON	←	←	Essence sans plomb indice 100 RON	←	←	Essence sans plomb indice 95 RON	←
Capacité du réservoir L	48	←	←	50	←	←	←	←	←	←	←
Huile moteur L	4,6	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Liquide de refroidissement L	7,5	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Taille des soupapes											
Admission mm	35	←	←	32,5	35	←	←	←	←	←	←
Echappement mm	30	←	←	28	30	←	←	←	←	←	←
Distribution variable											
Ouverture à l'admission/ degrés	0-30	←	←	4	0-30	←	←	←	←	←	←
Fermeture à l'admission/ degrés	62-32	←	←	33	62-32	←	←	←	←	←	←
Ouverture à l'échappement/ degrés	42	←	←	37	42	←	←	←	←	←	←
Fermeture à l'échappement/ degrés	5	←	←	4	5	←	←	←	←	←	←
Emissions (principales caractéristiques : contrôle de l'évaporation, recirculation des gaz d'échappement, catalyseur)	Californie : ULEV2 fédéral Bin5	←	←	EURO4	←	←	U-LEV	←	←	Stage3	←
Transmission											
Embrayage	Monodisque à sec	←	convertisseur de couple à verrouillage	Monodisque à sec	←	←	←	←	convertisseur de couple à verrouillage	Monodisque à sec	convertisseur de couple à verrouillage

Version française du dossier de presse  
MX-5 Roadster Coupe  
BT-50



Marché	Amérique du Nord			Europe			Japon			Australie	
Taille de l'embrayage	215x155 (8,5x6,1)	←	←	215x155	←	←	←	←	-	215x155	←
Rapports de boîte											
1°	3,136	3,815	3,538	3,136	←	3,709	3,136	3,815	3,538	3,709	3,538
2°	1,888	2,26	2,06	1,888	←	2,19	1,888	2,26	2,06	2,19	2,06
3°	1,33	1,64	1,404	1,33	←	1,536	1,33	1,64	1,404	1,536	1,404
4°	1	1,177	1	1	←	1,177	1	1,177	1	1,177	1
5°	0,814	1	0,713	0,814	←	1	0,814	1	0,713	1	0,713
6°	-	0,832	0,582	-	←	0,832	-	0,832	0,582	0,832	0,582
Marche arrière	3,758	3,603	3,168	3,758	←	3,603	3,758	3,603	3,168	3,603	3,168
Rapport final	4,1	4,1	4,1	4,1	←	3,727	4,1	4,1	4,1	3,727	4,1
<b>CARROSSERIE ET CHASSIS</b>											
Structure et principales caractéristiques	Structure monocoque avec sous- châssis comportant les suspensions. Bras de suspension avant en aluminium, bagues isolantes rigides pour bras supérieurs et inférieurs.										
Type	2,0L 5MT	2,0L 6MT	2,0L 6AT	1,8L 5MT	2,0L 5MT	2,0L 6MT	2,0L 5MT	2,0L 6MT	2,0L 6AT	2,0L 6MT	2,0L 6AT
<b>SUSPENSIONS</b>											
Type Avant	Doubles triangles	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Arrière	Multibras	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Amortisseurs	Monotubes	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Barres stabilisatrices (type)	Barre de torsion	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Barres stabilisatrices (diamètre) Avant	22,2 (0,87)	←	←	22,2	←	←	←	←	←	←	←
Arrière	suspension standard : 11,0 (0,43) suspension sport : 12,0(0,47)										
Suspension sport	-	x	-	-	-	0	-	x	-	-	-

Version française du dossier de presse  
MX-5 Roadster Coupe  
BT-50



Marché	Amérique du Nord			Europe			Japon			Australie	
<b>DIRECTION</b>											
Type	A crémaillère	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Assistance	Hydraulique	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Rapport de démultiplication	15	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Nombres de tours de butée à butée	2,7	←	←	←	←	←	2,6	←	←	2,7	←
<b>FREINS</b>											
Type Avant	Disques ventilés	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Arrière	Disques pleins	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
<b>Diamètre x épaisseur</b>											
Avant mm	290x22(11,4x0,9)	←	←	290x22	←	←	←	←	←	←	←
Arrière mm	280x10(11,0x0,4)	←	←	280x10	←	←	←	←	←	←	←
Système à dépression (taille)	9	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
Antiblocage sur les quatre roues (4W-ABS)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Système de contrôle de la stabilité (DSC)	-	x	x	x	O	O	-	x	x	O	O
<b>ROUES ET PNEUMATIQUES</b>											
Taille des pneumatiques	205/50 R16	205/45 R17	205/50 R16 205/50 R17	205/50 R16	205/50 R16 205/45 R17	205/45 R17	205/50 R16	205/50 R16 205/45 R17	205/50 R16 205/45 R17	205/45 R17	←
Taille des jantes	16x6-1/2J	17x7J	16x6-1/2J 17x7J	16x6-1/2J	16x6-1/2J 17x7J	17x7J	16x6-1/2J	16x6-1/2J 17x7J	16x6-1/2J 17x7J	17x7J	←
Pneumatiques capables de rouler à plat (seulement 17 pouces)	-	x	x	-	-	-	-	-	-	-	-

O : Equipement standard / X : Equipement en option / - : Indisponible



## **Mazda BT-50**

### **Le pick-up nouvelle génération**

- Nouveau turbodiesel 2,5 litres MZR-CD offrant 143 ch et 330 Nm
- Capacité de remorquage accrue – jusqu'à 3 tonnes

Présenté en première européenne au British International Motor Show 2006, le nouveau pick-up Mazda BT-50, nouveau représentant des traditionnels pick-ups Mazda Série B aussi pratiques et robustes qu'agréables au quotidien, offre en plus la sophistication et le confort d'une berline.

Modernisé à l'intérieur comme à l'extérieur, le BT-50 est propulsé par un nouveau turbodiesel de 2,5 litres disposant d'une injection à rampe commune. Puissance accrue et consommation en baisse sont les maîtres mots. De même, le design extérieur est encore plus élégant et athlétique qu'auparavant. Ajoutons à cela une direction et des suspensions revues pour une meilleure tenue de route ainsi que de nouveaux coloris, tissus et équipements. Sans nul doute, le Mazda BT-50 fait bien partie d'une nouvelle génération de pick-up alliant travail et loisirs.

#### **Style extérieur : élégant et athlétique**

Les designers du Mazda BT-50 ont réussi à accentuer encore le style à la fois robuste et élégant de son prédécesseur en lui dessinant une grande face avant d'une seule pièce intégrant la calandre et le bouclier avant ainsi que de nouveaux feux avant et arrière et des roues redessinées. La grille de calandre, les rétroviseurs extérieurs et le bouclier avant sont peints à la couleur de la carrosserie (niveaux de finition moyenne et haut de gamme) ou sont noirs (en entrée de gamme), les versions haut de gamme offrant une grille de calandre et un grand logo Mazda chromés, des antibrouillards avant, des marchepieds latéraux ainsi que des coques de rétroviseurs et des poignées de portes également chromées.

Plus long de 70 mm que son prédécesseur, le nouveau BT-50 possède également des flancs de benne de charge plus hauts de 60 mm. Sur les modèles 4WD, les élargisseurs d'ailes sont plus grands et parfaitement en harmonie avec les nouvelles roues de 16 pouces pour un look plus « puissant » (les modèles 2WD possèdent des passages de roues redessinées). La sophistication des lignes est de mise. A l'arrière, le BT-50 présente un design plus « lisse ».



### **Qualité de fabrication supérieure**

Avec le nouveau BT-50, Mazda, une fois de plus, a amélioré la qualité de fabrication, comme pour tous les véhicules de la marque, et cela en réduisant drastiquement les espaces entre les éléments de carrosserie. On remarque par exemple que l'espace entre le bouclier avant et la grille de calandre a été réduit de près de 8 mm par rapport à l'ancien pick-up. Avec cette nouvelle qualité et ses neuf coloris de carrosserie (dont trois nouveaux), le BT-50 semble avoir été sculpté d'une seule pièce de métal. Athlétique et solide !!! Une vraie présence sur la route, de jour comme de nuit.

### **Trois styles de carrosserie, pour tous les goûts et toutes les utilisations**

Le nouveau Mazda BT-50 offre aux Européens un habitacle spacieux existant en trois configurations et niveaux de finition. Des flancs de plate-forme de charge plus hauts (jusqu'à 60 mm) signifient que le volume de charge est plus important. De même, transporter est devenu plus facile grâce à de nouvelles cannelures sur la plate-forme de charge permettant de glisser facilement une planche servant à diviser le volume en deux zones, l'une au-dessus de l'autre.

La version Simple cabine s'adresse aux utilisateurs professionnels et offre deux portes, deux places et la plus longue plate-forme de charge avec une longueur de 2 280 mm (toutes les plate-formes de charge sont larges de 1 458 mm et hautes de 465 mm). Les deux autres carrosseries disponibles possèdent quatre portes et davantage de confort et de commodités. La version Freestyle possède une plate-forme de charge de 1 753 mm de long combinée à des portières articulées au centre qui s'ouvrent à près de 90° pour un meilleur accès à l'arrière (pour charger derrière les sièges avant ou pour emmener deux passagers de plus. Enfin, la version Double Cabine possède la plate-forme de charge la plus courte (1 530 mm), quatre portes et, en revanche, le plus grand habitacle avec cinq places et assez de confort pour les longs voyages.

### **Design intérieur – on jurerait une berline**

Les designers chargés de l'intérieur du nouveau BT-50 se sont attelés à lui conférer une sophistication qui fait du nouveau pick-up Mazda une vraie berline. La version Simple cabine est habillée d'un gris deux tons et de nouveaux matériaux avec accents argent qui traduisent une harmonie claire et moderne. Les deux versions supérieures présentent de nouveaux tissus pour un intérieur toujours plus élégant et même sportif.

Tous les modèles possèdent un nouveau tableau de bord visuellement très proche de ce que l'on peut trouver dans les berlines Mazda. Pour plus de raffinement, le combiné de trois instruments



offre désormais un lettrage blanc sur fond gris avec un éclairage nocturne vert et un entourage argenté de chaque cadran (suivant le niveau de finition). La console centrale est également nouvelle, avec des décorations argent, tout comme les panneaux comportant les commandes de vitres électriques. Et pour encore plus de luxe, le dessus du pommeau de levier de vitesses est lui aussi argenté, les poignées intérieures de portes et les entourages de cadrans étant chromés. Matériaux et coloris ont été coordonnés et montés avec la plus grande attention. La qualité perçue est telle que l'on se croit réellement dans une berline et non à l'intérieur d'un pick-up.

### **Confort en hausse – nouveaux sièges, nouveaux garnissages**

Le fait d'avoir une plus grande plate-forme de charge derrière l'habitacle ne change rien au fait que le nouveau Mazda BT-50 offre à ses passagers un confort, des commodités et un équipement qui font de ce véhicule le compagnon idéal pour le travail et les loisirs. Le confort a pu être amélioré grâce à de nouveaux sièges plus haut de 43 mm dotés d'un nouveau dossier, d'un garnissage dotée d'une structure en S des ressorts du dossier, similaire à ce qu'offre Mazda5 et des coussins constitués d'une nouvelle mousse d'uréthane plus sujette à épouser les formes des occupants des sièges.

Autres éléments de confort : des sièges avant chauffants et une climatisation automatique redessinée avec réduction de la résistance du flux d'air transitant dans l'habitacle (pour un chauffage ou un refroidissement plus rapide) et ventilateur plus silencieux (-1dBA).

### **Commodités et rangements – nouveau plateau coulissant**

Le BT-50 ne se contente pas d'un confort de berline, il est également ultra-pratique et offre de nombreux espaces de rangement. Un nouveau plateau coulissant coiffe la grande boîte à gants, assez vaste pour contenir des objets comme des CD. Ce plateau, dès qu'on le tire, peut supporter un poids de 10 kg et peut donc servir à l'utilisation d'un ordinateur portable ou pour écrire lorsque le véhicule est à l'arrêt.

La console de plancher a été redessinée et intègre un boîtier de rangement, un cendrier amovible et quatre porte-gobelets (en fonction du modèle). Le boîtier de rangement (lorsqu'il est fermé) est surmonté d'un grand accoudoir et possède deux compartiments internes d'un volume de 1,7 litre au-dessus et 5,1 litres en dessous. Les contre-portes avant et arrière du BT-50 comprennent une profonde pochette avec range-bouteille (en fonction du modèle) tandis que la version Freestyle propose une boîte à outils très pratique sous l'assise du siège arrière gauche.



### **Équipement intérieur – élégant et très pratique**

Le nouveau pick-up Mazda propose un équipement intérieur lui aussi de plus en plus proche des meilleures berlines. Un vrai plaisir. En témoigne le nouveau système audio avec amplificateur de 35 Watts sur quatre voies et du contrôle automatique de volume (*Audio Level Control- ALC*) qui ajuste automatiquement les tonalités (trois niveaux possibles) en fonction de la vitesse du véhicule afin que tous les passagers entendent le son comme il convient à n'importe quel moment. Ce système audio comprend une radio/CD avec lecteur MP3 et jusqu'à quatre haut-parleurs (sauf la version Simple cabine qui en possède deux). De même, les versions Freestyle et Double cabine peuvent recevoir un système à six haut-parleurs et changeur 6 CD.

En fonction du marché et du niveau d'équipement, le nouveau BT-50 possède aussi un système d'ouverture/fermeture sans clef (avec clef pliante), une console de commande des vitres électriques illuminé côté conducteur avec bouton d'ouverture à impulsion, des rétroviseurs électriques, le verrouillage central, le chauffage des sièges, une prise 12 volts dans l'allume-cigare et un cendrier qui s'adapte à n'importe quel porte-gobelets.

### **Nouveau turbo diesel 2,5 litres MZR-CD**

Le plus gros changement qui caractérise le nouveau Mazda BT-50 se trouve sous le capot. Mazda a équipé son pick-up de son nouveau turbodiesel MZR-CD 2,5 litres à injection par rampe commune, double arbre à cames en tête et 16 soupapes. Il en résulte 34 ch et 64 Nm de plus, moins de bruit et une consommation réduite. Avec ce nouveau moteur, le BT-50 est le partenaire idéal de tous les styles de conduite ; il transporte de lourdes charges, se régale de l'off-road et se délecte de l'autoroute. Sa puissance est désormais de 143 ch (105 kW) à 3 500 tr/min et son couple est de 330 Nm à 1 800 tr/min. Les accélérations sont vives et les capacités de remorquage importantes. En version 4WD, le nouveau BT-50 peut désormais tirer une remorque de 3 tonnes, soit 200 kg de plus que le B-2500 (7 % d'augmentation).

### **Turbo et intercooler améliorés**

L'injection à rampe commune du moteur MZR-CD 2,5 litres comporte une pompe injectant le carburant à une pression pouvant atteindre 1 600 bars et une injection pilotée pour un équilibre supérieur entre réponse à l'accélération, consommation réduite et souplesse d'utilisation proche d'un véhicule à essence. Ce moteur fait appel à un turbo à géométrie variable (VGT) à faible inertie et à buse de diamètre variable ajustant l'angle de dispersion des gaz d'échappement pour un pilotage parfait des pales de la turbine (direction et vitesse). Le VGT possède également un nouvel axe à faible friction et moins de pièces. L'ensemble est relié à un nouvel intercooler plus



grand. Il en résulte un refroidissement plus efficace de 14 %. Le couple de ce moteur est généreux, même à bas régime, le véhicule accélère parfaitement et consomme peu.

### **Transmissions – roues arrière ou quatre roues motrices**

Le Mazda BT-50 conserve l'architecture boîte manuelle cinq vitesses et transmission à deux roues motrices seulement ou 2WD/4WD, cette dernière configuration étant idéale pour un usage professionnel ou pour le tout-terrain. Sur routes normales le pick-up roule en configuration propulsion. Dès que la situation devient plus difficile (ou en cas de charge importante), les quatre roues motrices entrent en action pour améliorer la progression. Le mode 4WD est commandé par un levier manuel situé près du changement de vitesse. Le conducteur passe de deux à quatre roues motrices en fonction du terrain et il peut également choisir entre vitesses longues et vitesses courtes.

Plus pratique encore, un système appelé *Remote Free Wheel* équipe le nouveau BT-50 : une commande électrique permet de déconnecter la transmission aux roues avant. Un interrupteur au tableau de bord permet donc de désolidariser la partie avant de la transmission (différentiel et cardans). Le pick-up évolue alors en mode propulsion préservant ainsi le pont avant. Enfin, toutes les versions 4WD sont équipées d'un différentiel à glissement limité (LSD) à l'arrière. Celui-ci ajuste automatiquement le couple entre les deux roues arrière pour maintenir une traction optimale sur tout type de surface.

### **Châssis et direction – souplesse et facilité de conduite**

Les ingénieurs chargés du châssis du nouveau BT-50 se sont basés sur la structure doubles triangles à l'avant et essieu rigide à l'arrière avec ressorts à lames (type Berlin à lame principale incurvée) qui était celle de la Série B tout en lui adjoignant des caractéristiques nettement plus Zoom-Zoom pour le plaisir de conduire. Les nouveaux amortisseurs, par exemple, ont un diamètre majoré de 8 mm. De même, les ressorts à lames arrière sont plus longs de 120 mm. Toutes ces caractéristiques améliorent l'amortissement et le confort en mode 2WD et la capacité de charge (près de 1 200 kg) des versions 4WD.

La direction à assistance hydraulique a été modifiée afin de mieux s'adapter et d'une façon plus prévisible, à toutes les situations. Une attention toute particulière a été apportée à l'amélioration des composants des valves hydrauliques. Les ingénieurs ont également introduit un joint sphérique plus grand pour une rigidité améliorée et optimisé le montage caoutchouc du joint



d'accouplement pour une direction plus adaptée. Il en résulte une direction rassurante et facile à manier sur tout type de revêtement.

### **Sécurité active**

Parfaitement conscients du fait que le BT-50 devait obligatoirement offrir une sécurité active à toute épreuve quel que soit le type de surface routière ou de charge, les ingénieurs Mazda ont repris l'excellent schéma du précédent modèle, un schéma éprouvé dans le monde entier. La position de conduite a été optimisée pour améliorer la visibilité. La hauteur au niveau des hanches a été relevée, de même que les flancs de benne de charge (de 60 mm), ce qui rend l'arrière du véhicule plus facile à voir depuis l'habitacle. La visibilité a également été améliorée grâce à un nouveau design des rétroviseurs extérieurs. Les freins avant sont équipés de grands disques ventilés et les freins arrière de tambours, le toucher de pédale est meilleur et l'ABS est couplé à un répartiteur électronique de la force de freinage (EBD) pour un freinage plus puissant, que le véhicule soit vide, chargé ou qu'une remorque soit tractée.

### **Sécurité passive et système antivol**

Le nouveau pick-up a conservé le solide habitacle de son prédécesseur – déjà l'un des plus sûrs de sa catégorie – monté sur un châssis d'acier en échelle à longerons croisés. L'habitacle possède également des portières dotées de barres de renfort. Le Mazda BT-50 est équipé d'airbags frontaux et latéraux avant (en fonction du marché et du modèle) et de ceintures de sécurité avant à trois points avec prétensionneurs et limiteurs de force. Nouveauté pour les versions Double Cab : les ceintures avant sont ajustables en hauteur. La colonne de direction est télescopique afin de prévenir les blessures à la poitrine en cas de collision frontale importante. Les portes arrière disposent d'une sécurité enfant. Les modèles équipés de vitres électriques disposent également d'une sécurité faisant redescendre la vitre conducteur (à impulsion) si un obstacle empêche sa remontée (comme la main d'un enfant). En matière de lutte contre le vol, le BT-50 n'est pas en reste (en fonction du marché) avec un immobiliseur et un antivol (lequel possède une sirène et actionne les phares en cas d'intrusion).

#### Légende des tableaux

O : Equipement standard

X : Equipement en option

- : Indisponible



### Mazda BT-50 Caractéristiques techniques

DIMENSIONS EXTÉRIEURS		Regular cab 2WD/4WD	Freestyle cab 2WD/4WD	Double cab 2WD/4WD
Longueur (sans marchepied sur pare-chocs arrière)	mm	5 075/5 075	5 075/5 075	5 075/5 075
Largeur	mm	1 715/1 805	1 715/1 805	1 715/1 805
Hauteur				
avec pneus 215/15	mm	1 620/--	1 620/--	1 630/--
avec pneus 235/15	mm	--/ 1745	--/ 1745	--/ 1755
avec pneus 16 pouces	mm	--/ 1 750	--/ 1 750	--/ 1 750
Empattement	mm	2 985/3 000	2 985/3 000	2 985/3 000
Voie avant	mm	1 445/1 445	1 445/1 445	1 445/1 445
Voie arrière	mm	1 450/1 440	1 450/1 440	1 450/1 440
Nombres de places		2	4	5
<b>Performances</b>				
Capacité de remorquage (avec freins, pente maxi 12 %)	Kg	1600/3000	1600/3000	1600/3000
Charge utile	Kg	1 208/1 212	1 216/1 194	1 134/1 137
Vitesse maxi	Km/h	170/158	170/158	170/158
Consommation (cycle mixte)	L/100km	8,3/8,9	8,5/8,9	8,5/8,9

Version française du dossier de presse  
MX-5 Roadster Coupe  
BT-50



MOTEUR		MZR-CD 2,5-litre Régular cab	MZR-CD 2,5-litre freestyle cab	MZR-CD 2,5-litre double cab
Type		Turbodiesel 4 cylindres en ligne, 16 soupapes, DACT, injection à rampe commune, intercooler.	Turbodiesel 4 cylindres en ligne, 16 soupapes, DACT, injection à rampe commune, intercooler.	Turbodiesel 4 cylindres en ligne, 16 soupapes, DACT, injection à rampe commune, intercooler.
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	2.499	2.499	2.499
Alésage x course	mm	93x92	93x92	93x92
Taux de compression		18 :1	18 :1	18 :1
Puissance maxi		143 ch à 3 500 t/mn	143ch à 3 500 t/min	143ch à 3 500 t/mn
Couple maxi		330 Nm à 1 800t/min	330 Nm à 1 800t/mn	330 Nm à 1 800 t/mn
Carburant		Diesel	Diesel	Diesel
Capacité du réservoir (2WD / 4WD)	Litres	70/70	63/70	63/70
TRANSMISSION		5MT	5MT	5MT
SUSPENSION				
Suspension avant		Double triangle	Double triangle	Double triangle
Suspension arrière		Rigide avec ressorts à lames	Rigide avec ressorts à lames	Rigide avec ressorts à lames
Amortisseurs avant		Tubulaires, à gaz, à double action	Tubulaires, à gaz, à double action	Tubulaires, à gaz, à double action
Amortisseurs arrière		Tubulaires, à gaz, à double action	Tubulaires, à gaz, à double action	Tubulaires, à gaz, à double action
PNEUMATIQUES				
2WD		215/70 R15	215/70 R15	215/70 R15
4WD (niveaux 1et 2)		-	235/75 R15	235/75 R15
4WD (niveau 3)		-	245/70 R16	245/70 R16
SUSPENSION				
FREINS				
Frein avant		Disques ventilés	Disques ventilés	Disques ventilés
Frein arrière		Tambours	Tambours	tambours

O : Equipement standard / X : Equipement en option / - : Indisponible