



Mazda Automobiles France s'engage en Endurance

Avec son engagement dans le championnat Le Mans Series 2009 et aux 24 Heures du Mans en partenariat avec OAK Racing, Mazda Automobiles France signe un nouveau chapitre d'une belle histoire en Endurance dont la première ligne a été écrite, il y a près de quarante ans.

En 1970, Mazda participe pour la première fois de son histoire avec un moteur rotatif aux 24 Heures du Mans. En 1991, c'est la consécration. Mazda est le premier constructeur japonais à remporter cette course mythique. C'est également la première fois qu'un moteur rotatif monte sur la plus haute marche du podium.

Cet engagement avec OAK Racing illustre la sportivité de la marque. Mazda France équipera d'un moteur MZR-R 4 cylindres 2.0 Turbo les Pescarolo LMP2 pour l'édition 2009 des 24 Heures du Mans. Développé par AER, ce bloc a déjà fait ses preuves dans le championnat American Le Mans Series depuis 2007.



Sommaire

Mazda en Endurance

1. 1970 - 1990 Les 24 Heures du Mans, un défi de taille
 2. 1991 La consécration aux 24 Heures du Mans
 3. 1992 - 2008 De la catégorie GTP au championnat ALMS
 4. Championnat LMS 2009 OAK Racing - Team Mazda France
 5. Pescarolo-Mazda LMP2 Fiche technique
-



1. 1970 – 1990 : Les 24 Heures du Mans, un défi de taille

Au début des années 70, Mazda se lance dans l'Endurance, une discipline exigeante, avec un moteur rotatif. La marque japonaise découvre les difficultés de cette épreuve sportive et peaufine sa technologie tout au long des années de son engagement pour remporter les premières victoires d'une longue série en 1983.

Les années 1970-1980 : l'apprentissage

Dès 1970, une voiture à moteur Wankel fait son apparition sur le circuit du Mans. La Belgique constituant à l'époque la tête de pont de Mazda en Europe, c'est tout naturellement une écurie belge du nom de Levis International Racing, qui inscrit sur la ligne de départ une Chevron B16. Habituellement, les Chevron à moteur central étaient équipées de moteurs Cosworth deux litres. Mais cette année, elle reçoit un moteur 10A à double piston rotatif d'origine Cosmo. Toutefois, cette Mazda-Chevron devra abandonner prématurément suite à des problèmes thermiques.

En 1973, l'écurie japonaise Sigma Automotive court sur une Mazda, la MC73, dotée du moteur 12A. Ce prototype Groupe 6 tiendra le choc jusqu'à la onzième heure de course avant d'être contraint à l'abandon dans le 79^{ème} tour, suite à la rupture de son embrayage.

L'année suivante, bénéficiant du soutien de Mazda Auto Tokyo, la nouvelle évolution de ce modèle, la MC74 est engagée cette fois en catégorie S (3.0 l maximum de cylindrée). Elle réussit à boucler les 24 heures, mais sans être classée. Suite à différents problèmes, elle ne comptabilisait en effet que 155 tours de circuit au lieu des 235 tours requis.

En 1975, Sigma, qui ne bénéficiait plus de l'assistance usine, aligne au départ sa MC75 animée cette année-là par un moteur Toyota. Malheureusement, elle n'aura pas la chance d'apercevoir le drapeau à damiers.



Si l'on excepte la participation d'écuries privées en 1974 et 1975 sur des Mazda RX-3 à moteur Wankel de 260 ch, très proches du modèle de série, Mazda connaît ensuite une période d'absence jusqu'en 1979. À cette date, la marque revient officiellement avec une toute nouvelle voiture, la Savanna RX-7. Les caractéristiques de cette voiture de production répondaient au tout nouveau règlement l'autorisant à courir en Groupe 5 en Europe, en catégorie Super Silhouette au Japon et en IMSA-GTX aux Etats-Unis. Aux côtés des catégories classiques GT et GTP, la classe GTX faisait figure quant à elle, de catégorie GT relativement libre, spécialement conçue pour les voitures GT et les 24 Heures du Mans. Cette distinction est à l'origine des deux classes, les LMP1 et LMP2, qui font parties aujourd'hui de la catégorie Prototypes. Au sein de la classe GT, la FIA fait pour sa part la distinction entre les catégories GT1, GT2 et GT3.

En conformité avec le règlement IMSA, cette Savanna RX-7, produite par Mazda Auto Tokyo, n'a quasiment plus rien à voir avec la RX-7 de série, si ce n'est sa silhouette. Elle conserve la ligne de toit et de pare-brise et la position d'implantation du moteur. Cette version 252i est animée par un moteur Wankel 13B birotor. Malheureusement, elle ratra les qualifications de seulement sept dixièmes.

Les années 1980-1990 : la victoire est proche

En 1982, Mazda inscrit deux RX-7 type 254, totalement remaniées. La première se retrouve hors course très rapidement suite à des problèmes d'alimentation d'essence. La seconde rencontre des ennuis mécaniques juste avant la fin de la course. Elle réussit toutefois à rejoindre les stands où elle bénéficiera d'une réparation de fortune. Elle franchira finalement la ligne d'arrivée en 14^{ème} position après avoir accompli 3853 kilomètres et se classera 6^{ème} dans la catégorie GTX.

Le véritable défi à relever pour la marque se pose en 1982 lors de l'introduction du groupe C, la catégorie reine en course d'endurance. Celle-ci imposait des règles très strictes quant à la longueur, la largeur et la hauteur des pneus et limitait également la consommation d'essence. En raison des niveaux de consommation requis, Mazda dut malheureusement renoncer à sa participation cette année-là.



Afin d'attirer davantage de constructeurs aux 24 Heures, l'organisateur de la course décide alors de créer en 1983 un second groupe C, baptisé « Junior ». Mazda engage alors dans cette catégorie deux de ses nouvelles 717C, les tout premiers prototypes officiels dont la conception était sous son entière responsabilité. La marque confie leur réalisation et leur assistance à son département Compétition, Mazdaspeed, qui fut transféré à cette occasion de Tokyo à Hiroshima. Ces 717C dissimulaient sous leur capot le moteur 13B à injection Jetronic K Bosch. Malheureusement, la première sera victime d'une crevaison à 300 km/h dans la courbe de Mulsanne tandis que la seconde connaîtra également des problèmes de pneumatiques. Malgré ces ennuis techniques, Mazda remporte cette année la victoire dans cette nouvelle catégorie « Junior ».

En 1984, pas moins de quatre Mazda 727, entièrement revues et corrigées, prennent le départ du Mans. Elles sont à nouveau inscrites dans la catégorie « Junior », baptisée C2 cette année-là. Deux d'entre elles courent sous les couleurs de Mazdaspeed alors que les deux autres 727 à châssis Lola T616, pour le compte de l'équipe américaine BF-Goodrich. Les deux japonaises jouèrent de malchance mais offrirent néanmoins une remarquable résistance. En revanche, les deux américaines connaîtront un sort beaucoup plus favorable, puisque l'une arrivera en tête de sa catégorie, suivie de près par la deuxième qui se classera seulement deux rangs plus loin.

La 737 de 1985 se distingue de sa devancière par un empattement rallongé de 80 mm et par des suspensions optimisées. Son moteur Wankel 13B, qui développait déjà 310 ch l'année précédente, voit sa puissance augmenter. Il bénéficie en plus d'une nouvelle alimentation d'essence et de plusieurs autres améliorations. Même si les deux Mazda réussirent à se qualifier, leur course sera toutefois pavée d'embûches : problèmes moteur, batterie déchargée, destruction de supports de boîte de vitesses. Ces problèmes techniques ne les empêcheront pas de rallier l'arrivée et de se classer à la troisième et sixième position de leur groupe.



En 1986, Mazda délaisse la catégorie C2 au profit de la IMSA-GTP. D'extérieur, les deux Mazda engagées lors de cette édition n'étaient guère différentes de leurs devancières et ressemblaient à s'y méprendre à des modèles du groupe C. Seules différences notables : un poids allégé et un réservoir de carburant de plus grande capacité. Conçue par Nigel Stroud, la Mazda Groupe GTP disposait du célèbre moteur birotor 13G à admission périphérique. La 757 utilisée par Mazdaspeed affichait quant à elle, une puissance dépassant les 440 ch à 8500 tr/min grâce à son troisième piston rotatif. La transmission de la puissance était assurée par une boîte de vitesses Porsche modifiée à cinq rapports. Néanmoins, la prestation de ces deux Mazda au Mans se soldera par une cruelle déception. Ni l'une ni l'autre ne réussira à franchir la ligne d'arrivée, victimes d'une panne liée à un défaut de leur arbre de transmission.

En 1987, la course se déroule sous de meilleurs auspices. Les Mazda 757 engagées à nouveau dans la catégorie IMSA-GTP se classent à la septième place du classement général et terminent premières de leur catégorie.

En 1988, Mazda décide de monter en gamme. Avec sa caisse monocoque en aluminium, la 757 avait été conçue dès le départ pour recevoir un moteur quadrirotor. Ainsi équipée, elle prend le nom de 767. Ce nouveau moteur 13J affichait alors une puissance de 540 ch. Totalement inédite, la carrosserie était le fruit de nombreux essais en soufflerie réalisés en Angleterre et au Japon. Principale différence par rapport à la 757, le radiateur est déplacé nettement vers l'avant de la proue pour garantir un meilleur équilibre des masses et un refroidissement plus efficace. Les motoristes de la marque durent déployer des trésors d'imagination pour réussir à maîtriser la température d'échappement particulièrement élevée générée par le moteur quadrirotor. Après avoir résolu ce problème, Mazda parvient à aligner deux 767 et une 757 ancien modèle lors de cette édition du Mans. Malheureusement, elles restèrent immobilisées de longues heures aux stands. Les deux Mazda quadrirotor rencontrent en effet des ennuis moteur (apparition de fissures au niveau de leur échappement et détérioration de la courroie de pompe à eau). Pour autant, toutes les trois réussirent à boucler les 24 Heures ; la 757 se classera « Meilleure Mazda » en décrochant la 15^{ème} place du classement général. Ses deux consœurs finiront



respectivement aux 17^{ème} et 19^{ème} rangs. Le trio réalise certes un très joli tir groupé en terminant aux trois premières places de leur catégorie mais ce résultat n'était pas à la hauteur des espérances du constructeur japonais. Il manquera de nouveau l'objectif d'une victoire au général en 1989. Ses trois 767 ne franchiront la ligne d'arrivée qu'en 7^{ème}, 9^{ème} et 12^{ème} position .

En 1990, les voitures Mazda reçoivent à la place de leur châssis en aluminium, un en fibres de carbone et font l'objet de nombreuses améliorations sur le plan aérodynamique et mécanique. Appelée « R26B », la nouvelle évolution du moteur Wankel 13J est un bloc radicalement différent de celui du moteur 13B. Equipée de cette nouvelle motorisation, la 787 dépasse allègrement la barre des 600 ch. Engagée à nouveau en catégorie GTP, elle permet à Mazda de décrocher une 20^{ème} place au général et une victoire de classe. Cette année-là, deux Mazda tombèrent également en panne et la troisième connut de graves problèmes. Les techniciens Mazda durent remplacer les arbres de transmission, la boîte de vitesses et les roulements de roue arrière pendant la course. Une belle prouesse humaine !

Néanmoins, la victoire obtenue en catégorie GTP ne fut rien d'autre qu'un prix de consolation. La 787 reprit donc le chemin de l'atelier et de la soufflerie et fut profondément remaniée ; chacun de ses groupes d'organes sera testé au banc d'essais.

Dotée d'une aérodynamique optimisée, d'un circuit de refroidissement plus performant, d'un poids allégé, de freins carbone, d'une meilleure résistance en torsion et d'un moteur plus réactif, cette nouvelle 787B paraît ainsi mieux armée pour battre des records de vitesse dans la courbe de Mulsanne. Et c'est avec cette nouvelle version de la 787 que l'équipe Mazda signera son grand retour au Mans pour y écrire une nouvelle page de son histoire.

1990 est également l'année du lancement commercial de l'Eunos Cosmo, modèle spécifiquement japonais, équipé du moteur trirotor (même architecture à 3 rotors que la 757 de 1986) avec son double turbocompresseur. L'Eunos produite entre 1990 et 1995 développait une puissance de 300 ch pour un couple maximal de 402 Nm.



2. 1991 : La consécration aux 24 Heures du Mans

En 1991, riche de vingt ans d'expérience en endurance, Mazda entre dans la légende en remportant les 24 Heures du Mans. Ce succès historique est double : c'est la première fois qu'un constructeur japonais et qu'un moteur rotatif gagne cette course mythique.

À l'instar de l'année précédente, Mazda engage de nouveau Jacky Ickx, sextuple vainqueur des 24 Heures, en tant que conseiller. Le projet est entièrement conçu chez Mazdaspeed au Japon et les voitures sont envoyées en Europe pour participer à la course sous les couleurs du Team ORECA. L'édition 1991 devait se résumer à une lutte entre Mercedes et Jaguar, à peine pimentée par les Porsche et les Peugeot. Dans ce tableau, les Mazda à moteur Wankel faisaient figure d'outsider, d'autant plus qu'elles devaient se contenter de la même quantité de carburant (2550 litres) que leurs rivales équipées de moteurs 3,5 litres à pistons alternatifs, plus sobres, conformément au nouveau règlement du groupe C.

Deux 787B d'usine et une 787 ancien modèle sont alignées au départ. Le premier équipage regroupe le pilote suédois de grand prix Stefan Johansson, l'irlandais David Kennedy et le brésilien Maurizio Sandro Sala. Le second équipage est composé de l'allemand Volker Weidler, de l'anglais Johnny Herbert et du belge Bertrand Gachot. Enfin, derrière le volant de l'ancienne 787 se succèdent les japonais Takashi Yorino et Yojiro Terada et le belge Pierre Dieudonné.

Alors que les nuages de poussière des premières heures de course se dissipent à peine, la Mazda à moteur Wankel portant le numéro 55 (Herbert-Weidler-Gachot, 12ème sur la ligne de départ) se retrouve prise en sandwich entre une Mercedes et une Jaguar. Les deux autres Mazda (la N°18, 17ème sur la grille et la 787 N°56 partie en 24ème position), affichent une santé insolente. « La voiture était si robuste que nous pouvions opter pour les points de freinage les plus tardifs, un choix que nous payions au prix fort dans les virages », se souvient Volker Weidler. Les pilotes Mazda ne devaient pas dépasser le régime moteur de 9000 tr/min. « C'était la seule

concession que nous devons faire, pour des raisons évidentes d'économie de carburant. »



Le dimanche matin, les jeunes pilotes Mazda font monter la pression. « À chaque instant, nous avons l'impression que cette voiture pouvait tout supporter », déclare Johnny Herbert. « C'est pourquoi nous avons piloté jusqu'au bout sans la moindre retenue, comme nous l'aurions fait dans une course de vitesse. »

Johnny Herbert met le point final à une course en tout point exemplaire, finissant 37 tours devant les trois Jaguar Walkinshaw XJR-12. Les deux autres Mazda se classèrent respectivement 6^{ème} et 8^{ème}. Jamais jusqu'alors un constructeur japonais n'avait réussi à remporter Le Mans. Cette édition des 24 Heures marque pour Mazda une grande victoire. Ironie du sort, à l'issue de la saison 1991, la FIA décide de ne plus homologuer le fameux moteur rotatif et de supprimer la catégorie C2.

3. 1992 – 2008 : De la Catégorie GTP au championnat ALMS



La directive de la FIA interdisant la participation de voitures à moteur rotatif au Mans ne signifie pas pour autant la fin de l'engagement de Mazda en compétition. Il restait encore le championnat IMSA où le constructeur avait raflé presque tous les titres possibles. Le Team de l'importateur américain, qui n'était géré qu'indirectement par le constructeur japonais, n'avait pas l'intention de céder si facilement.

En prenant comme base la GTO-RX de 1990, le Team commence alors à travailler sur le programme du championnat GTP qui jouissait d'une belle notoriété aux États-Unis. Dans cette série, Nissan et Toyota occupaient les avant-postes. Rien d'étonnant donc à ce que le chantre de la technologie automobile de Hiroshima ait voulu lui aussi être de l'aventure.

En 1991, M. Saint-Yves, directeur de la division Compétition de Mazda, laisse entendre que le constructeur participerait aux 24 Heures de Daytona. Tout d'abord, il avait pensé engager la 787B qui se trouvait à l'époque encore en phase de développement mais cette solution fut finalement écartée pour deux raisons. Premièrement, elle était trop onéreuse et ensuite elle n'était pas encore prête, la course de Daytona ayant lieu avant les 24 Heures du Mans. La Mazda GTP et la Mazda Groupe C n'avaient donc en commun que leur moteur quadricylindre. Mazda commence alors à développer sa RX-792P pour le championnat GTP dès avril 1990, mais c'est seulement en 1992 que ce prototype fera ses débuts officiels en compétition à Miami. Conformément aux spécifications de la IMSA, le moteur R26B est porté à 620 ch. Il n'était pas possible d'aller au-delà car contrairement à ce que prévoit le règlement du Mans, il existe en catégorie IMSA des limites de bruit à ne pas dépasser. Néanmoins, sur les bancs d'essais japonais les moteurs développaient une puissance de 700 ch et plus.

La saison 1992 fut pour le moins perturbée. Elle fut notamment émaillée de deux accidents graves qui fort heureusement démontrèrent la fiabilité des caisses



monocoques en aluminium et en carbone. Ce championnat GTP relativement accessible fut supprimé fin 1992 suite à l'interruption au Japon du développement du moteur Wankel quadrirotor.

A partir de cette date, Mazda abandonne les courses d'endurances. Les catégories dans lesquelles courrait la marque sont supprimées les unes après les autres, suite aux départs de plusieurs écuries liées à un déficit de notoriété.

Le championnat IMSA GTP revient en 1999 sous le nom de *American Le Mans Series* (ALMS). Il est soumis au même règlement FIA que celui qui régit les 24 Heures du Mans. Malgré la main-mise des constructeurs européens sur ce championnat d'endurance, Mazda signe son grand retour en compétition au début des années 2000 via sa filiale américaine. En 2005, en associant le moteur Renesis R20B d'une RX-8 à un châssis LMP2 de Courage, elle monte à six reprises sur le podium au cours de la saison.

Depuis 2007, des Mazda évoluent à nouveau dans cette catégorie mais sans moteur rotatif puisque le nouveau règlement interdit ce type de moteur.



4. Championnat LMS 2009 : Une nouvelle ère, OAK Racing - Team Mazda France

Mazda Automobiles France a signé un partenariat avec l'équipe nivernaise OAK Racing pour équiper du moteur Mazda MZR-R 2.0 Turbo les deux Pescarolo LMP2 qui participeront au championnat Le Mans Séries en 2009.

Le partenariat qui court sur deux ans signé entre Mazda Automobiles France et OAK Racing pour créer le Team Mazda France est parti d'une rencontre entre Thierry Guillemot, Président de Mazda Automobiles France et Jacques Nicolet, Président de OAK Racing, dont les résultats en 2008* ont été très positifs.

Mazda Automobiles France équipera les Pescarolo LMP2 de l'équipe nivernaise du moteur Mazda MZR-R développé par l'anglais AER. Ce moteur 4 cylindres 2.0 Turbo a fait ses preuves depuis 2007 dans le championnat American Le Mans Series.

OAK Racing Team Mazda France engagera deux LMP2 pour la saison 2009 en Le Mans Series (LMS) et aux 24 Heures du Mans prévues en juin 2009.

A l'heure où plusieurs constructeurs automobiles se retirent de la compétition, Thierry Guillemot, Président de Mazda Automobiles France explique cette politique volontariste, liée par la passion : *« Nous considérons l'Endurance comme une fantastique opportunité de développer la notoriété de la marque en phase avec la sportivité et la modernité de notre gamme. Nous avons été séduits par la passion qui anime le Team OAK Racing, tant par ses résultats 2008 et que par l'esprit d'entreprise de Jacques Nicolet ».*

Jacques Nicolet, Président de OAK Racing déclare : *« Pour le développement du team dans la catégorie LMP2, notre alliance avec Mazda est déterminante. Nous*

sommes très fiers d'être rejoints par le seul constructeur japonais qui ait triomphé aux 24 Heures du Mans et très confiants dans ce partenariat pour l'avenir de l'écurie. Nous sommes déjà conquis par la détermination des hommes de Mazda France et de son Président Thierry Guillemot à mettre tout en œuvre pour faire de cette collaboration un grand succès dès 2009 ».



* 3^{ème} aux 24 Heures du Mans, 2^{ème} aux 1000 Km du Nürburgring, 4^{ème} au Championnat Le Mans Series

5. Pescarolo-Mazda LMP2



Caractéristiques techniques LMP2 N° 24 et 35

CHÂSSIS PESCAROLO:

Châssis :	PESCAROLO 01
Carrosserie :	carbone
Suspension :	double triangle, poussants et combinés ressorts-amortisseurs Ohlins horizontaux
Roues :	jantes BBS 18"
Freins :	étrier Brembo, disques et plaquettes Brembo, 15" à l'avant et à l'arrière
Pneumatiques :	DUNLOP
Direction :	assistée électrique KAYABA
Dimensions :	longueur : 4 545 mm largeur : 2 000 mm empattement : 2 800 mm
Poids à vide :	825 kg
Réservoir :	80 litres

MOTEUR MAZDA:

Constructeur :	MAZDA MZR-R
Cylindrée :	1 998 cm ³
Turbo :	GARRETT
Poids :	76 kg poids à sec
Dimensions :	longueur : 497 mm hauteur : 480 mm largeur : 350 mm
Puissance maximale :	environ 500 ch entre 6 250 t/m et 7 750 t/m
Couple maximum :	autour de 580 Nm avec bride 39,9 mm
Gestion moteur :	Life Racing

TRANSMISSION X-TRACK:

Boîte de vitesse :	X-Track séquentielle à 6 rapports, commande automatisée Megaline au volant
--------------------	---



Contacts presse Mazda :

Manuel Bortone
Directeur des Relations Extérieures
01 61 01 65 95
manuel.bortone@mazda.fr

Jennifer Fabbri
Attachée de presse
01 61 01 65 92
jennifer.fabbri@mazda.fr

Contact presse OAK Racing :

Sylvie Nicolet
06 07 28 65 88
s.nicolet@oak-racing.com