

La tradizione Mazda negli Sport Automobilistici

Indice

La tradizione Mazda negli Sport Automobilistici

1. Spa – 25° Anniversario
 2. Le Mans – 15° Anniversario
 3. Mondiale Rally Gruppo N/Gruppo A
 4. Le Gare Attuali
 5. In Sintesi
-

Spa - 24 Ore del 1981

Un segnale al mondo

La maratona delle Ardenne è sempre stata una delle gare più prestigiose del mondo per vetture da turismo. Pertanto, sarebbe stato indubbiamente affascinante poter testare proprio lì la giovane tecnologia di RX-7. Che ciò si sia poi trasformato in una vittoria globale contro i pistoni assemblati istituzionali, è stata una cosa troppo perfetta, quasi da non crederci

Dopo che RX-7 è giunta sulla scena nel 1978/79, gli americani non sono stati gli unici entusiasti a fare uso dell'ingegnosa nuova tecnologia negli sport automobilistici. In Europa, uno dei luoghi principali è stata l'officina del giovane Tom Walkinshaw a Kilington, in Inghilterra. Essendosi specializzato in precedenza sulle BMW, lo scozzese ha colto la sfida di adattare i veicoli dotati di motore rotativo per le corse.

Le vittorie nel Campionato Britannico, nel 1980 e nel 1981, hanno confermato il suo talento nel gestire i motori rotativi. Come ambizioso obiettivo, si era posto quello di affrontare la gara di 24 Ore a Spa insieme a Mazda Belgio. Nel 1980, Walkinshaw si è ritrovato nel punto più basso di una curva di apprendimento fortemente inclinata, ma l'anno successivo è tornato professionalmente preparato. Invece di lasciare che fossero giovani bellezze a gestire il cronografo, ha coinvolto i cronometristi ufficiali di Silverstone. Le graziose sostenitrici erano state bandite per il fine settimana, invece le venerabili zone dei box a Spa hanno potuto assistere alla prima sostituzione di pneumatici con un martinetto idraulico integrato: Walkinshaw era VERAMENTE determinato.

La vettura in testa ha avuto come equipaggio solo Pierre Dieudonné e Walkinshaw stesso. In un'altra RX-7 si è accomodato Marc Duez, alternandosi in coppia con tre britannici. Walkinshaw ha tenuto lo sguardo fisso sulla prima fila – che è riuscito ad ottenere (allineandosi al fianco dell'enorme Camaro di Reine Wisell). Nel corso del primo giro ha offerto ai presenti uno spettacolo memorabile – anche in quei giorni la passione di Tom per l'arte drammatica era già ben definita.

Nel corso della gara, la RX-7 ha cercato di restare fra i primi cinque, tenendo il ritmo delle più potenti Capri e BMW. Alle 6 del mattino Dieudonné e Walkinshaw si sono ritrovati secondi dietro alla BMW 530i di Andruet.

Fino a quel punto, i piloti Mazda si erano mantenuti entro un limite di 7000 giri/min. Poi, però, hanno alzato il livello ad 8000, mettendo la BMW sempre più sotto pressione. È stata una tattica perfetta: a 90 minuti dallo sventolio della bandiera, la BMW ha dovuto fare una sosta di emergenza ai box. RX-7 ha preso il comando ed ha vinto con un vantaggio di due giri. La vettura Mazda di Duez si è assicurata un lodevole quinto posto, e Mazda si è aggiudicata la "Coupe du Roi", la Coppa del Re per la classifica a squadre.

Per l'istituzione delle corse internazionali la vittoria inaugurale di una RX-7 alla gara delle 24 Ore ha significato una reazione clamorosa. Anche in Giappone sono rimasti incantati da questo straordinario trionfo. Vari mesi dopo, ad Hiroshima, una delegazione belga hanno fatto dono del trofeo dei vincitori, proveniente da Spa, al Presidente della Mazda ed al Responsabile Sviluppo in carica al momento della vittoria. Il capo dello sviluppo era niente meno che Kenichi Yamamoto, il padre del motore rotativo, che a breve sarebbe diventato il Presidente Mazda.

Spa-Francorchamps - 24 Ore del 1981

1. Dieudonné/Walkinshaw, Mazda RX-7, 456 giri = 132.734 km/h
2. Joosen/Andruet, BMW 530i, 454 giri
3. Woodman/Buncombe/Clark, Ford Capri, 453 giri
4. Yhneceval/Herregods/Grano, BMW 530i, 451 giri
5. Duez/Allam/Nicholson/Percy, Mazda RX-7, 445 giri
6. Blackburn/Akin/Morrison, Ford Capri, 435 giri

Mazda RX-7, Spa 1981

Motore rotativo

Tipo: 12°, 2 rotori (2 x 573 cc, quivalenti a 2300 cc)

230-240 CV a 8000 giri/min

217 Nm 7500 giri/min

895 kg

Pneumatici: 5 ½ x 14

Mazda RX-7 è comparsa sulla scena nel 1978. Il Responsabile Sviluppo, e sostenitore del motore rotativo, Kenichi Yamamoto ha posto particolare enfasi sull'affidabilità e sui consumi accessibili del motore rotativo. La vettura era contraddistinta dal suo aspetto snello e sportivo e dava i brividi con la sua caratteristica attualmente celebre – il motore rotativo. Nella sua prima generazione, il motore a doppio rotore erogava 105 CV con un numero massimo di giri di 147 Nm.

Citazioni su Mazda RX-7

Ci piace davvero tanto la sua erogazione di potenza, quanto quella di una turbina. Non siamo a conoscenza di nessun altro motore con una spinta altrettanto elegante, armoniosa e tuttavia così vigorosa. Questo la rende estremamente divertente da guidare e a ciò contribuisce la vettura nel suo insieme: impianto sterzante, sospensioni e balestre. Possiamo anche affermare ad alta voce e senza alcun dubbio che riteniamo che la vettura sia bella e che la maggior parte degli appassionati, degli ammiratori e degli amici sostenitori non potranno che essere d'accordo con noi.

Autorevue, Austria, Luglio 1979

RX 7

Mazda pare aver definitivamente acquisito un perfetto know-how del motore rotativo di Wankel. Nel corso di 11 anni, un milione di motori rotativi hanno equipaggiato 6 modelli Mazda. Negli Stati Uniti, una RX-7 messa a punto specificamente ha battuto ogni record sui Bonneville Salt Flats con 296 km/h. Il modello di produzione raggiungeva i 195 km/h e necessitava di soli 9 secondi per giungere da 0 a 100 km/h. Collaudata sulla pista da corsa di Dijon-Prenois e sulle piccole strade di Burgundy, RX-7 ha mostrato un'eccezionale maneggevolezza su strada, una notevole silenziosità ed una sorprendente accelerazione.

La Montagne, Francia, Giugno 1979

Pierre Dieudonné

Qual è il suo migliore ricordo della Mazda di quei tempi?

Sono così tanti! La vittoria alla 24 Ore di Spa nel 1981 con RX-7 ed i numerosi successi nella 24 Ore di Le Mans, che sono giunti al culmine con la vittoria nell'anno 1991. Ed anche le gare che ho fatto in Giappone.

Domanda 3: Quali sono stati gli elementi chiave di Mazda che hanno portato alla vittoria a quei tempi?

3 – Lo spirito di squadra coltivato da Mazdaspeed sotto la guida del Sig. Ohashi, l'assoluta determinazione ed il livello di impegno di tutti coloro che vi erano coinvolti, la miscela di conoscenze giapponesi ed europee, la robustezza e l'affidabilità del motore rotativo.

Domanda 4: Quali sono stati i collegamenti fra l'Europa ed il Giappone in tale progetto?

4 – Esisteva un rapporto di estrema fiducia fra alcune persone chiave, dotate di profonda esperienza, sia in Giappone che in Europa, che ha fortemente aiutato a miscelare il meglio di entrambe le culture ed a cementare il forte spirito di squadra. Ciò ha reso il programma molto efficiente.

Le Mans 1991

Per il libro di storia

Anche se poteva sembrare una vittoria sensazionale ed inattesa, queste sono cose che non accadono a Le Mans. Almeno, non a quei tempi. Prima del trionfo storico, c'era stato un approccio prudente ed attento

In Mazda avevano perseguito l'obiettivo con meno sforzi materiali rispetto ad altri costruttori giapponesi, tuttavia erano ben preparati, avevano portato lo sviluppo dal telaio in alluminio a quello in fibra di carbonio e dal buon vecchio motore rotativo a triplo disco all'unità a quattro rotori da 700 CV. Avevano anche ingaggiato il grande Jacky Ickx, non solo come elemento di prestigio, bensì come un esperto il cui parere veniva tenuto estremamente in considerazione.

Tuttavia, la Gara dell'Anno 1991 era presumibilmente fra Mercedes e Jaguar, con un ulteriore pizzico di sale gettato nella mischia da Porsche e Peugeot. La Mazda ad alimentazione rotativa era chiaramente l'elemento estraneo. Non ultimo, perché il motore rotativo avrebbe dovuto superare la durata di 24 ore utilizzando la stessa quantità di carburante (2550 litri per 24 ore) delle sue rivali alimentate da pistoni, che a loro volta non potevano immaginare che la Mazda avesse trovato una soluzione per ridurre al minimo la sete del suo motore rotativo da corsa.

C'erano due nuove vetture 787B. In una si sarebbero accomodati il pilota svedese da Gran Premio Stefan Johansson, l'irlandese David Kennedy ed il brasiliano Maurizio Sandro Sala. Il secondo trio era costituito dal tedesco Volker Weidler, dal britannico Johnny Herbert e dal

belga Bertrand Gachot. I giapponesi Yorino e Terada facevano parte dell'equipaggio della vettura dell'anno precedente (una 787 senza la B) col belga Dieudonné.

Quando la polvere si è assestata, dopo la prima ora, la Mazda a motore rotativo N° 55 (Herbert e compagni) si è inserita in mezzo ad una Mercedes e ad una Jaguar, con le altre due Mazda che hanno felicemente vinto con facilità a la Sarthe. Per la prima volta si è avuta l'impressione che qualcosa di straordinario stesse per accadere.

I piloti Mazda avevano ricevuto l'ordine di limitarsi ad un regime di 9.000 giri/min. e sui rettilinei più lunghi avevano addirittura sollevato il piede dall'acceleratore sino ad 8.000 giri/min. "Quella era l'unica restrizione a cui dovevamo attenerci per risparmiare carburante", rammenta Volker Weidler, "ma la vettura era talmente robusta da consentirci di premere sul freno proprio all'ultimo momento e scagliarla brutalmente nelle curve a gomito."

Le Mazda avevano messo in scena uno spettacolo fantastico. Le vetture sembravano molto attraenti ma pronte comunque per la battaglia. E l'aspetto completava l'immagine: uno sgargiante arancione abbinato ad un verde intenso in un'accentuata geometria. È questo l'aspetto degli sfidanti.

Il rombo era una chiamata in battaglia. Coloro che hanno potuto sentire la Mazda nel 1991 molto probabilmente non l'hanno più dimenticato. Non aveva niente a che fare con la motorizzazione rotativa, bensì proprio solo con il regime di giri e, diciamo, con una spensierata configurazione dello scarico.

La domenica mattina, i ragazzi di Mazda avevano aumentato la pressione. "In qualche modo", afferma Johnny Herbert, "avevamo la sensazione che la vettura ce la potesse fare, pertanto abbiamo guidato come se ci trovassimo in una gara di velocità su breve distanza."

Due ore prima dello sventolio della bandiera, la Mazda aveva tagliato la linea del traguardo, superando una Mercedes da cui fuoriusciva del vapore, come da un drago in agonia. Johnny Herbert aveva portato a termine una gara storica per Mazda.

Le Mans - 24 Ore del 1991

Circuito di la Sarthe (lunghezza del circuito 13,6 km),
22/23 Giugno 1991. 38 concorrenti alla partenza, in 12 hanno visto sventolare la bandiera del traguardo.

1ª Mazda 787B (Volker Weidler (D), Johnny Herbert (GB), Bertrand Gachot (B), 362 giri (= distanza complessiva 4.923,2 km = media 205,333 km/h)

Mazda 787B

Prototipo del Gruppo C, 830 kg, motore rotativo a quattro rotori, 750 CV

Intervista a Jacky Ickx

1- Come è giunto ad unirsi alla Squadra Mazda?

A metà degli anni ottanta, Umberto Stefani mi aveva presentato il suo amico M. Kobayakawa, uno dei promotori del progetto MX-5. In seguito, costui era diventato il responsabile del programma per la RX-7 di seconda generazione. Era molto coinvolto nel progetto Le Mans di Mazda. Nel contempo, M. Ohashi era diventato il capo di MAZDASPEED, la sezione corse di Mazda. Lo avevo incontrato in precedenza come “commissario di gara” della FIA. Sono stati loro a suggerirmi di apportare la mia esperienza nel programma della 24 Ore di Le Mans.

2- Qual è il suo ricordo più caro di Mazda a quei tempi?

Senza dubbio il fatto di aver contribuito alla vittoria di un costruttore giapponese a Le Mans, che è stato unico nel suo genere, e di aver raggiunto con i miei amici giapponesi questo obiettivo meraviglioso ed ambizioso, soprattutto battendo prestigiosi costruttori automobilistici come Mercedes e Jaguar.

3- Quali sono stati gli elementi chiave che hanno portato Mazda alla vittoria?

La passione! Avevano una passione straordinaria, una delle più straordinarie che abbia mai potuto vedere nella mia carriera. Era una squadra con un budget limitato, ma con una passione infinita.

4- Quali sono stati i collegamenti fra l'Europa ed il Giappone in tale progetto?

Le nostre culture si completavano l'una con l'altra. Da un canto, si poteva fare l'esperienza di gareggiare con piloti europei (inglesi, franco-belgi, tedeschi) che utilizzavano una strategia europea. Dall'altro, un senso del lavoro, una precisione ed una determinazione che sono tipicamente giapponesi. Tutto ciò, oltre ad una passione generale che Mazda ha instillato in tutta la squadra, ci ha reso completamente uniti.

Intervista Johnny Herberts

Com'è arrivato in Mazda?

Mazda era alla ricerca di piloti di alto livello, ed io sono stato contattato da un caro amico, pilota Mazda – David Kennedy – che mi chiese se fossi interessato al progetto Mazda Le Mans. Ho corso quindi con Mazda dal 1990 al 1992.

Qual è il più bel ricordo di Mazda di quei tempi?

Sicuramente la vittoria a Le Mans; ma ho anche dei bellissimi ricordi del rumore che faceva il motore rotativo e anche di quando si guidava in notturna a Le Mans e si vedevano le fiamme uscire dal tubo di scappamento: FANTASTICO!

Quali sono stati gli elementi chiave che hanno portato Mazda alla vittoria?

Il punto forte di Mazda era sicuramente l'affidabilità. Abbiamo guidato la vettura al 110% e si è dimostrata solida come una roccia. Dopo la gara di Le Mans, il motore venne smontato ed i tecnici scoprirono che avrebbe potuto proseguire senza problemi per altre 24 ore.

Quali sono stati i collegamenti fra l'Europa ed il Giappone in tale progetto?

Il progetto era stato concepito interamente a Mazdaspeed, in Giappone, mentre la organizzazione chiamata ORECA si occupava delle vetture Mazda in Europa: questo abbinamento di forze è stato fondamentale per la vittoria di Le Mans.

Intervista Bertrand Gachot

Come è giunto ad unirsi alla Squadra Mazda?

Ero un giovane pilota di Formula 1 e Pierre Dieudonné mi contattò, dicendomi che Mazda aveva in mente molto seriamente di aggiudicarsi la vittoria a Le Mans.

Qual è il suo più bel ricordo di Mazda di quei tempi?

All'alba di quella mattina mi svegliai sentendo che era il giorno giusto per vincere... Eravamo tutti insieme, Johnny, Volker ed io, ed eravamo considerati i giovani pazzi piloti che guidavano al 100% per fare in modo di spingere al massimo il consumo di carburante degli altri. E così abbiamo guidato veramente come in un Grand Prix per 24 lunghe ore! E grazie alla straordinaria affidabilità del motore, la nostra macchina vinse la gara.

Quali sono stati gli elementi chiave che hanno portato Mazda alla vittoria?

Il piano dei consumi è stato fatto in maniera veramente intelligente. Gli altri concorrenti pensavano ad un nostro "bluff" mentre noi avremmo potuto spingere al massimo fino al traguardo, portando loro a rallentare....

Può dirci ancora qualcosa sulle sensazioni di guida della Mazda 787B?

La bassa deportanza consentiva alla macchina di raggiungere delle alte velocità: oltre 380 km/h su rettilineo, una velocità che nelle curve poteva dare dei problemi, compensati però dal superbo equilibrio della vettura. Il motore poi, con il rumore prodotto dalla turbina, ci ha dato delle indimenticabili sensazioni.

Quali sono stati i collegamenti fra l'Europa ed il Giappone in tale progetto?

C'è stata una perfetta collaborazione tra Giapponesi ed Europei, e Mr Ohashi si è occupato dell'organizzazione del team in maniera eccellente.

Ritratto di Nabuhiro Yamamoto

Nabuhiro Yamamoto è un ingegnere leggendario in un'azienda nota per le sue conoscenze ingegneristiche. È giunto in Mazda nel 1973 e si è immediatamente messo al lavoro come ingegnere nella squadra di sviluppo del motore rotativo Mazda, che a quei tempi era fortemente dedicato alle applicazioni negli sport automobilistici. Proprio tale inizio avrebbe caratterizzato la carriera di Yamamoto-San in Mazda per i successivi 20 anni. *“Per me, i motori rotativi da corsa sono stati il punto d'inizio come ingegnere ed il lavoro di tutta una vita.”*

Nel posto giusto ed al momento giusto, Yamamoto-San avrebbe aiutato a cambiare l'aspetto del motore rotativo e quello della maggior parte delle tecnologie Mazda, attraverso il suo lavoro di sviluppo sia nelle vetture destinate agli sport automobilistici che in quelle di produzione. Cammin facendo, avrebbe inventato l'albero ad eccentrici per i motori rotativi a 3 rotori ed a 4 rotori ed avrebbe contribuito alla tradizione Mazda, quella di non limitarsi ad immaginare tecnologie uniche, ma a produrle anche in massa. *La Divisione Sviluppo del motore rotativo Mazda ha un motto: ‘Sfidare, Creare, Non Mollare Mai.’ Tale motto è stato trasmesso di generazione in generazione come espressione dello spirito ingegneristico di Mazda. Ritengo che tale motto rafforzi il lavoro di squadra e l'unità fra gli ingegneri, ed ha consentito di portare Mazda al vertice nel mondo delle corse.”*

In effetti, Mazda non ha mai smesso di migliorare il motore rotativo e fra il 1976 ed il 1991 avrebbe consentito ad un gruppo di ingegneri – ivi compreso il giovane Yamamoto-San – di sviluppare, costruire e far gareggiare vetture a motore rotativo. Tale lavoro è giunto al culmine con vittorie nelle più ardue e più famose gare di resistenza sulle 24 ore in Europa – Spa nel 1981 e Le Mans nel 1991. La vittoria in Francia resta un'impresa singolare per un costruttore automobilistico giapponese e l'unica volta in cui un motore rotativo ha attraversato per primo il traguardo. Ed anche se questo è il ricordo più caro di Yamamoto-San, non è certo l'unico di cui va particolarmente fiero, come Responsabile Aggiunto del Programma Mazda MX-5 di Terza Generazione. *“Il mio migliore ricordo di Mazda, dopo Le Mans del 1991, è l'MX-5 di 3ª generazione che ha vinto il premio come Automobile dell'Anno in Giappone nel 2005.”*

Lo sviluppo delle vetture di produzione e lo sviluppo delle vetture per sport automobilistici sono sempre stati strettamente correlati fra loro in Mazda. Mentre Yamamoto-San stava lavorando per vincere in pista, lui e la sua squadra erano anche impegnati nell'applicare ciò che avevano appreso, sulle vetture a motore rotativo di Mazda. *“Agli ingegneri addetti allo sviluppo, qui in Giappone, viene ricordato tale stretto legame ogni volta che collaudano le vetture sulla Pista di Prova di Miyoshi ad Hiroshima, dove è stato eretto un monumento alla vittoria di Mazda a Le Mans nel 1991 su cui risaltano le parole ‘Non Rinunciare Mai alla Sfida.’”* Non è certo una sorpresa che egli sia anche stato uno dei principali fautori dello sviluppo della 2ª e della 3ª generazione della leggendaria RX-7 negli anni 80 e dello sviluppo della versione finale nel 1996, lo stesso anno in cui si è aggregato alla squadra di sviluppo della spider Mazda MX-5 di seconda generazione – una leggenda a pieno titolo. La vittoria a Le Mans, tuttavia, resta un'esperienza chiave per Yamamoto-San e forse per Mazda in generale. *“Nei lontani anni 60, Mazda ha scommesso il destino dell'azienda su tale nuovo motore, ha costituito un legame tecnico con la NSU ed ha dato inizio allo sviluppo per produrre in massa il motore rotativo. Mazda ha superato gli imprevisti ed ha lanciato il motore rotativo commercializzandolo sul mercato. Ed era il sogno di Mazda consentire al motore rotativo di vincere la principale gara di resistenza del mondo in Europa, proprio dov'era nato.”*

Rally - Gruppo N (dal 1988 al 1991)

Quasi di serie

Come mai l'istituzione sportiva denominata "Coppa FIA per Piloti di Vetture di Produzione" è diventata rapidamente nota a livello internazionale come il Campionato del Mondo del Gruppo N. Come è spesso accaduto nell'eredità sportiva Mazda, sono stati i belgi a primeggiare

"Vetture di Produzione" significava: una stretta rassomiglianza al veicolo di serie, soprattutto nella zona del motore, a parte ciò erano consentite solo limitate applicazioni e caratteristiche di sicurezza. La robusta ed agile 323 4WD con il motore turbocompresso a quattro valvole era un'automobile che avreste potuto guidare direttamente dal concessionario alla rampa di partenza – beh, quasi.

Come previsto, la nuova categoria aveva attirato un enorme interesse da parte dei privati, nei migliori casi con un piccolo supporto da parte di importatori e concessionari locali. È stato proprio questo il caso di Mazda Belgio e dell'ambizioso Pascal Gaban, che ha raccolto la sfida di gareggiare per lo meno nella metà del Campionato Mondiale del 1988. Due vittorie ed alcuni buoni risultati sono scaturiti dalla "Coppa FIA", ma il risultato più rilevante è stata quella vittoria del Gruppo N, che significava anche essere secondi assoluti – una totale rarità. Ciò è accaduto al Rally della Costa d'Avorio del 1988.

L'altro belga, il quale ha riposto un amore speciale nei veicoli Mazda del Gruppo N, è stato Grégoire de Mévius. Ma prima ha dovuto lottare contro le vetture da corsa "costruite appositamente", come la R 5 GT Turbo e la Delta Integrale. Il suo momento migliore è giunto quando la 323 4WD ha ottenuto 200 cc supplementari ed è stata soprannominata "GTX". Una superba stagione 1991 ha visto il belga come indubbio Campione del Mondo del Gruppo N davanti ad una Sierra Cosworth 4x4 notevolmente più potente. Un trionfo per l'estrema agilità, la guida ispirata – e la determinazione belga.

Vittorie del Gruppo N nelle gare di Campionato del Mondo di Rally

1988 Acropolis	Gaban/Lux, Mazda 323 4WD
1988 Nuova Zelanda	Kanou/Suzuki, Mazda 323 4WD
1988 Costa d'Avorio	Gaban/Lux, Mazda 323 4WD
1988 RAC	De Mévius/Manset, Mazda 323 4WD
1989 Portogallo	De Mévius/Lux, Mazda 323 4WD
1989 Nuova Zelanda	K. Adamson/G. Adamson, Mazda 323 4WD
1989 RAC	De Mévius/Manset, Mazda 323 4WD
1991 Portogallo	De Mévius/Sauvage, Mazda 323 GTX
1991 Argentina	De Mévius/Sauvage, Mazda 323 GTX

Vincitore della "Coppa FIA per Piloti di Vetture di Produzione"

1988 Pascal Gaban, Belgio
1991 Grégoire de Mévius, Belgio
Campione del Mondo Gruppo N (costruttori) nel 1989

Mazda 323 4WD, dal 1990 detta GTX. Gruppo N

Motore a quattro cilindri, trasversale, turbocompresso da 1623 cc con 140 CV, a partire dal 1990 da 1839 cc con 166-180 CV. Sospensioni a montanti McPherson anteriormente e posteriormente, trazione integrale, cambio a cinque velocità. Peso 1160 kg.

Vettura di produzione Mazda 323 4WD turbo GT/GTX

La sportiva portabandiera della gamma Mazda 323 è la 323 4WD, per la precisione la versione utilizzata per i campionati di rally del Gruppo N. Tecnologia elevata, maneggevolezza straordinariamente efficiente ed affidabilità sono gli elementi chiave di tale versione stradale, a 2 volumi e dalle prestazioni elevate, della vettura da rally vincente.

Citazioni dalla stampa

La trazione integrale utilizzata nella 323 4WD ha il vantaggio di non mantenere le reazioni della trazione anteriore, come fanno alcune delle sue rivali. In questo caso la vettura offre un'agilità ottimale e non soffre sistematicamente di sottosterzo, con maneggevolezza ed equilibrio eccellenti.

Echappement, Francia, Ottobre 1988

La 323 4WD turbo offre quasi tutte le più recenti tecnologie attualmente disponibili. Il suo motore da 1600 cc presenta una testa cilindri da 16 valvole ed un turbocompressore raffreddato ad acqua. La sua trazione integrale è piuttosto semplice, il che mantiene il peso entro limiti ragionevoli, con una suddivisione della coppia di 50/50 ed un bloccaggio manuale (a comando elettrico) del differenziale centrale. La maneggevolezza della vettura su qualsiasi genere di strada è eccellente, con un livello elevato di sicurezza e di efficienza. L'impianto sterzante con servoassistenza a digressione di solito viene applicato solo su vetture di categorie superiori.

Le Moniteur Automobile, Francia/Belgio, 1989

Intervista a Gregoire de Mevius

Com'è arrivato a correre con Mazda?

Sognavo da tempo di correre con il team ufficiale del Gruppo A basato in Belgio. All'epoca, la Mazda 323 4WD era la migliore vettura nella sua categoria nel Gruppo N ed io avevo potuto partecipare al Campionato del Belgio grazie all'aiuto del Concessionario Mazda di Namur. Successivamente Umberto Stefani (incaricato del programma Gruppo N) mi contattò per correre nel Campionato Mondiale, che era stato vinto nel 1988 da un altro pilota Belga, Pascal Gaban.

Qual è il suo più bel ricordo di Mazda di quei tempi?

Di sicuro, la mia vittoria al RAC Rally nel 1988. non solo ho vinto, ma questa vittoria ha consentito all'altra Mazda, guidata da Pascal Gaban, di diventare campione del mondo. Un altro ricordo meraviglioso è stato correre con la squadra ufficiale Gruppo A in Portogallo e in Australia (6° posto) e naturalmente il mio titolo di campione del mondo Gruppo N nel 1991!

Quali sono stati gli elementi chiave che hanno portato Mazda alla vittoria?

L'affidabilità della Mazda 323 e la potenza del suo turbo, come pure la grande collaborazione tra il management Belga ed il reparto tecnico Italiano.

Quali sono stati i collegamenti fra l'Europa ed il Giappone in tale progetto?

Nonostante l'origine del programma Gruppo N fosse Belga, Hiroshima ha fornito frequente e prezioso supporto tecnico.

Rally - Gruppo A (dal 1987 al 1989)

Un aratro sulla neve

I tre grandi anni di Mazda 323 4WD Turbo hanno visto una vettura piccola ed estremamente agile con un piccolo equipaggio realizzare una prestazione mozzafiato contro le Grandi dell'ambiente istituzionale dei rally

Quando l'era straordinaria del Gruppo B, con le sue automobili fino a 600 CV, era giunta a termine, il Gruppo A del 1987 aveva rubato la scena per diventare la principale federazione di Rally. Sin dalla partenza, Mazda 323 4WD Turbo con la sua agilità e la sua fantastica maneggevolezza è diventata uno sfidante sensazionale per la Lancia, la quale già da due decenni traeva profitto dall'esperienza nel Campionato Mondiale di Rally. Sorprendentemente, 323 aveva lo svantaggio decisamente ovvio di soli 1600 cc rispetto ai motori da due litri delle sue rivali, soprattutto la Delta Integrale. Con la tecnologia a quattro valvole non ancora d'uso comune, la 323 Turbo cercava ancora di riuscire ad erogare una potenza di tutto rispetto.

Con le sospensioni McPherson sia anteriormente che posteriormente, Mazda presentava una tecnologia all'avanguardia per i veicoli sportivi di serie. Il ghiaccio e la neve erano il terreno preferito di 323, con il gruppo di piloti a prevalenza scandinava costituito da Ingvar Carlsson, Timo Salonen e Hannu Mikkola che si inserivano perfettamente in tale scenario.

Per quanto sia stato glorioso il successo di 323 4WD, la sensazione che ne rimane è che sarebbe stato possibile fare di più, ad esempio a Montecarlo o ancor meglio al Rally RAC del 1988, quando Hannu Mikkola era scivolato in un fosso nel corso della tappa finale e la vittoria gli era stata strappata dalle mani.

Quando lo svantaggio della scarsa capacità del motore della 323 era diventato più pronunciato, 323 GT-X sottoposta a restyling era stata dotata di un motore da 1800 cc, ma ciò era stato fatto piuttosto in ritardo, a riprova dello spostamento dell'interesse sul Gruppo N per i veicoli di produzione.

Principali risultati nelle gare del Campionato del Mondo di Rally, classifica globale

1987 Svezia	1° Salonen/Harjanne
1988 Nuova Zelanda	2° Wilson/Lewis
1988 RAC	2° Salonen/Silander
1989 1000 Laghi	2° Salonen/Silander
1989 Svezia	1° I. Carlsson/P. Carlsson
1989 Nuova Zelanda	1° I. Carlsson/P. Carlsson

Mazda 323 4WD Turbo, Gruppo A

Motore trasversale, turbocompresso, a quattro cilindri, da 1623 cc con 250 CV, a partire dal 1990 da 1839 cc con 275 CV. Sospensioni a montanti McPherson sia anteriormente che posteriormente, trazione integrale, cambio a 6 velocità. Peso: 1140 kg.

Intervista Ingvar Carlsson

Com'è arrivato a correre con Mazda?

Il Team manager Achim Warmbold mi chiese se mi avrebbe fatto piacere unirmi al team alla fine del 1983. Avevo già guidato vetture ufficiali per la Datsun e per la Fiat nel 1974 e 75 e nel 1980 anche per Mercedes. Il mio miglior risultato WRC fino a quel momento era stato il

quinto posto in Portogallo su Mercedes 450 SLC e sempre quinto al rally Internazionale di Svezia nel 1975 su Fiat Abarth.

Qual è il suo più bel ricordo di Mazda di quei tempi?

E' difficile dirlo, forse il terzo posto nel Rally dell'Acropoli su RX-7, una macchina veramente unica all'interno del Gruppo B. Tra i miei ricordi più belli c'è anche. Naturalmente, la mia prima vittoria internazionale in Australia nel 1988 e anche quella Svedese – a casa mia – nel 1989. Nello stesso anno ho anche conquistato il 7° posto nel Campionato Mondiale Rally Piloti.

Quali sono stati gli elementi chiave che hanno portato Mazda alla vittoria?

La 323 Turbo 4WD è una vettura da rally leggera e davvero facile da guidare. In confronto ai nostri avversari avevamo una potenza più bassa ma sulla neve e sul ghiaccio in Svezia – per esempio – i cavalli non erano così importanti.

Può dirci ancora qualcosa sulle Mazda da Rally che ha guidato (RX-7, 323...)?

Quando sono entrato a far parte del MRTE alla fine del 1983, ho cominciato a guidare la 323 Turbo ma non eravamo ancora abbastanza competitivi. A quei tempi, come potete immaginare, avevamo assoluto bisogno delle 4 ruote motrici. E così a testare la RX-7: questa macchina ugualmente non aveva le 4 ruote motrici, ma aveva il motore rotativo. Era una macchina davvero impressionante da guidare, veloce, con una perfetta tenuta, ma ancora senza il 4WD. Eravamo comunque considerati i favoriti degli spettatori. Confrontata con la Audi Quattro e la Peugeot 205 Turbo 1.6, solo noi avevamo la trazione posteriore, stavamo andando più in sovrasterzo e poi avevamo il suono speciale del motore rotativo. A parte un terzo posto in Grecia, nel 1985 mi piazzai ottavo in Svezia su pista innevata e decimo nel RAC Rally su un percorso molto scivoloso: fu divertentissimo. Nel frattempo stavamo provando la nuova 323 4WD Turbo, ma ci voleva ancora del tempo perché la vettura diventasse una vera e propria vettura da rally. Nel 1986 abbiamo lavorato molto sul cambio 5 marce tenendo anche conto del motore 1600, più piccolo dei concorrenti. Il 1987 cominciò bene. Fui quarto sia a MonteCarlo che in Svezia, dove presi un brutto raffreddore. Ma poi ricominciarono i problemi con il cambio. Una volta ottenuto il cambio a 6 marce, riuscimmo a risolvere gran parte dei problemi tecnici. E vinsi.

Ma la concorrenza era sempre più agguerrita: la Lancia Delta, la Toyota Celica GT-4, la Mitsubishi Galant V4, la Subaru Legacy si presentarono tutte alla partenza con motori turbo da 2 litri.

A quel punto Mazda sviluppò la nuova Mazda 323 GTX e GT-R ma restavamo comunque penalizzati da una potenza inferiore ai concorrenti.

Quali sono stati i collegamenti fra l'Europa ed il Giappone in tale progetto?

Le vetture venivano costruite al MRTE di brussel e all'inizio i motori venivano dal Giappone. C'è stata anche una grande collaborazione con il Giappone e per tutto il tempo avevamo dei tecnici, meccanici e supervisor all'interno del team.

Intervista Timo Salonen

La prima vettura nella carriera sportiva di Timo Salonen è stata una Mazda Famiglia 1300 a trazione posteriore che guidò alla vittoria nella sua classe e al 22mo posto assoluto nel Neste Rally Finlandese a Jyväskylä Suurajot. Eravamo all'inizio degli anni 70, quando poche vetture di produzione venivano usate per le gare:

“Una vettura fu trasformata in macchina da corsa durante la notte, con l'aiuto congiunto di un gruppo di entusiasti. Cinture di sicurezza, sterzo e sedili erano originali: il sottoscocca era stato rinforzato con un paio di lamine metalliche, erano stati sostituiti gli ammortizzatori, aggiunti due fanali supplementari ma per il resto la vettura aveva mantenuto le caratteristiche di produzione. I piloti la provarono alla sera, oppure al termine della giornata di lavoro. Vendevano macchine durante il giorno e guidavano in pista la sera”.

Perché Timo Salonen, che oggi possiede una concessionaria di auto, ha scelto Mazda come sua prima vettura da gara?

Per due ragioni; prima di tutto, la Familia era una vettura ottima ed equilibrata da guidare. Secondo, casualmente era anche la macchina che possedevo all'epoca!” Scelta ovvia per un Concessionario Mazda...

E' anche vero che negli anni '70 non solo i piloti professionisti e vincitori di un campionato mondiale come Timo Salonen, ma chiunque fosse abbastanza motivato per provarci poteva correre nelle gare. Timo tornò di nuovo a correre con Mazda nella squadra Gruppo A 323 alla fine degli anni 80, ottenendo ottimi risultati, per esempio al Rally di Svezia, alla 1000 Laghi e al RAC.

4. Le gare attuali

Europa

Nel Regno Unito, la tradizione Mazda negli Sport Automobilistici è viva e pulsante, soprattutto nelle moderne gare di resistenza. Nel 2005, due Mazda RX-8 a motore rotativo di Mazda Motors UK e della Guglielmi Motorsport hanno dominato la categoria S1 di Produzione dello European Endurance Racing Club (EERC) per berline basate su modelli di produzione e vetture GT fino ad una capacità del motore di 3 litri. Con la vincitrice del Campionato 2004 RX-8 Formula Woman – Natascha firman – ed il campione uscente Mark Ticehurst, il team Mazda, con 6 gare, si è aggiudicato il titolo non ufficiale di vincitore di più gare di qualsiasi altro concorrente. (Trattandosi di una serie di prove, non è mai stato incoronato ufficialmente nessun campione).

Natasha Firman, Pilota Donna della Formula Mazda RX-8

CV

- Nata a Norfolk, in Inghilterra, nel 1979
- Laurea in Gestione Economica presso la Regia Università di Holloway; Master in Stima e Legislazione sulle Proprietà presso il City College (Università di Londra)
- Ha lavorato per la Merrill Lynch Investments a Londra per 2,5 anni
- Attualmente dipendente della Knight Frank Real Estate nel settore Investimenti M25

Esperienza negli Sport Automobilistici con la Mazda

- Vincitrice nel 2004 della serie di gare della Formula Mazda RX-8 Donne
- Due traguardi al primo posto ad Oulton Park
- Quattro traguardi al terzo posto (2 a Knockhill, 2 a Brands Hatch)
- Migliore punteggio fra tutte e 16 le donne pilota con 215 punti
- Uno dei 15 piloti che hanno stabilito i 40 record di velocità e di resistenza internazionali della FIA su due RX-8 nel corso di 24 ore a Papenburg, in Germania ad Ott. 2004
- Ha guidato la RX-8 nel 2005 nel Campionato Europeo di Gare di Resistenza (9 gare = 5 vittorie, 4 secondi posti)

Natasha ha nel sangue le corse con vetture sportive e, da bambina, andava ad assistere alle gare di suo fratello Ralph (Cart e Formula 1). Una delle 16 donne pilota (su 10.000 che ci hanno provato) a qualificarsi per la Formula Donne nel 2004. Sul gareggiare in uno sport tradizionalmente praticato da uomini, dice: *Mi è piaciuto di più guidare in una formula mista che solo con altre donne. L'esperienza nella Formula Donne è stata estremamente più difficile, dato che le concorrenti guidavano con un'aggressività incredibile per cercare di farcela e vincere le gare.*

Australia

Proprio come in molti altri eventi sportivi in tutto il mondo, è stata RX-7 a motore rotativo Mazda a far fremere gli appassionati di sport automobilistici anche laggiù, negli anni 80, con la leggenda delle corse australiane Allan Moffat al volante, accaparrandosi vittorie nelle Prove del Campionato di Resistenza per Piloti Australiani, nel Sandown 500 a Melbourne, nelle Prove del Campionato Australiano Costruttori e nelle gare di resistenza come la 12 Ore di Bathurst e la 12 Ore di Eastern Creek a Sydney. Ma Mazda ha anche avuto grande successo nelle Prove del Campionato Australiano di Rally con una Mazda 323 4 x 4 Turbo con Murray Coote al volante, vincendo tale competizione nel 1988. E la leggenda è continuata nel difficile rally Targa Tasmania del 2002, con una RX-7 SP che ha gareggiato con grande successo contro vetture esotiche provenienti da tutto il mondo, ivi compresa la Porsche di ultimissima generazione.

Nuova Zelanda

Rod Millen e Mazda sono stati un abbinamento perfetto nel 1973 – entrambi unici, entrambi con gli Sport Automobilistici nel sangue. In tale anno Rod aveva acquistato una Mazda RX-3 e si era iscritto all'estenuante Rally Heatway in Nuova Zelanda. Nessuno sapeva chi fosse Rod e solo alcuni sapevano che guidava un motore unico che utilizzava dischi rotativi invece dei pistoni. Una settimana dopo, tutto questo era cambiato quando Rod aveva attraversato il traguardo, primo nella categoria vetture di produzione. Millen aveva continuato a fare storia vincendo la prima serie di prove del campionato nazionale di rally della Nuova Zelanda nel 1975, poi aveva proseguito con i titoli del 1976 e del 1977, tutti su di una Mazda RX-3 a motore rotativo.

"I miei anni di corse coi motori rotativi Mazda sono stati essenzialmente il mio trampolino di lancio negli sport automobilistici professionistici. Coloro che erano devoti al motore rotativo Mazda hanno svolto un ruolo significativo nella popolarità degli sport automobilistici in Nuova Zelanda."

Stati Uniti

Gli Sport Automobilistici hanno consentito di mettere lo spirito Zoom-Zoom negli attuali veicoli Mazda. Emana dai nostri veicoli, è nei nostri geni. E in nessun altro posto è così evidente quanto negli Stati Uniti, dove Mazda sta gareggiando praticamente a qualsiasi livello di tale sport da quasi 30 anni.

La stagione 2005 è stata uno dei migliori anni per Mazda negli sport automobilistici in Nordamerica. Guidando per la divisione sport automobilistici MAZDASPEED, sono state ottenute vittorie in ciascuna delle serie di prove professionistiche in cui gareggia Mazda – nella serie Turismo Stradale della Coppa Grand Am, nelle prove americane di Le Mans LMP-2, nella Classe Turismo della Sfida Mondiale di VELOCITÀ della Sports Car Club of America (SCCA) e nella PRO FWD della National Hot Rod Association.

Prove americane di Le Mans, LMP-2 (Courage/motore rotativo Mazda RENESIS): Con un telaio Courage alimentato da un motore rotativo RENESIS a tre rotori derivante dalla vettura sportiva Mazda RX-8, la B-K Motorsports ha concluso la stagione 2005 al terzo posto. I Piloti Mazda Jamie Bach e Guy Cosmo sono stati nominati co-Reclute dell'Anno per la loro guida coerente e per una vittoria nel corso della stagione.

Coppa Grand Am, Classe Turismo Stradale (Mazda RX-8): Con vittorie su piste sparse per gli Stati Uniti, nel 2005, la SpeedSource ha ripetuto la prestazione del 2004, vincendo il trofeo costruttori, ma ha fatto un passo in avanti. Ha anche vinto il campionato a squadre e quello piloti (con David Haskell) contro vetture come Porsche 996, BMW M3 e Z4 e Mustang Cobra

Sfida Mondiale di VELOCITÀ della Sports Car Club of America, Classe Turismo (Mazda6, Protégé): il 2005 è stata una delle stagioni più competitive in assoluto della Sfida Mondiale di VELOCITÀ e Mazda ha nuovamente dimostrato il proprio temperamento giungendo seconda al campionato costruttori, dato che le squadre gareggiavano sia con MAZDA6 che con vetture Protégé.

Formula Mazda Professionistica (Star Formula Mazda): Si tratta di una serie di prove monomarca a ruote scoperte (RX-8 con motore RENESIS) e nel 2005 Raphael Matos – con quattro vittorie in tale anno – si è aggiudicato lo scettro come campione piloti. Con una griglia costituita in media da 40 o più vetture, la Formula Mazda Professionistica è la serie di gare a ruote scoperte più popolare in Nordamerica ed una grande scuola per futuri campioni.

National Hot Rod Association, PRO FWD (Mazda6): Il pilota Ed Bergenholtz ha guidato la sua MAZDA6 con oltre 1.200 CV di potenza nel campionato piloti. La squadra svantaggiata ha battuto tutte le rivali, ivi comprese squadre totalmente sponsorizzate da General Motors.

Coppa MAZDASPEED MX-5 Miata (Mazda MX-5 Miata): Justin Hall è emerso come campione in questa serie di prove fatta per Mazda MX-5 Miata di prima e di seconda generazione. Da quest'anno in poi, la terza generazione di MX-5 sta gareggiando nella serie di Gare della Coppa Mazda MX-5.