

Mazda RX-7 Gr.2

# Retour à Monaco



En 1979, l'équipage japonais Hajime Nakagawa/Osam Morikawa remporte la Classe 4 du Groupe 2 au prestigieux rallye de Monte-Carlo sur une Mazda RX-7. Trente ans plus tard, il revient, avec la Mazda de l'époque, sur le Monte-Carlo historique. L'histoire est belle ? Autoretro vous la raconte... en exclusivité !

**V**ous qui roulez quotidiennement avec votre nouvelle Mazda 3, vous ne pensez pas forcément à la compétition... Non, votre berline, vous l'avez achetée pour son confort, sa modernité et l'excellente réputation de sa marque. Mais la sportivité, vous n'y avez pas songé. Et vous avez tort ! Car Mazda a un très riche passé en compétition lié à ses recherches et développements sur les fameux moteurs rotatifs. Si la première automobile Mazda voit le jour en 1960 (les origines de la marque remontent à 1920), c'est dès 1967 que le constructeur japonais crée la

## Saga

Cher et exclusif, le coupé Cosmo est rejoint par la R-100 en juillet 1968, qui n'est autre qu'un très anonyme coupé 1200 de grande série, équipé de la fameuse mécanique. Le rendement de l'auto est exceptionnel pour la catégorie et commence à faire parler de lui en compétition, dans les divers championnats tourisme japonais et européens, en s'approchant des places d'honneur. La R-100 est remplacée par la RX-2 en mai 1970 : ce coupé dérivé de la berline Capella offre une ligne plus avenante et se distingue également en compétition, remportant sa classe notamment au Fuji1000



**1 POSTE DE PILOTAGE**  
Il reste entièrement d'origine. A noter que le volant de série offrait déjà un style très sportif réussi.



**2 MÉMO**  
Sur la console centrale, un autocollant rappelle la quantité de carburant par rapport à l'indication de la jauge.

sensation avec son mythique coupé Cosmo 110 S : sous une ligne acérée, celui-ci surprend aussi par son moteur, à piston rotatif, de type Wankel. Rappelons rapidement le principe : un rotor en forme de triangle de Reuleaux tournant sur son axe assure les cycles d'un moteur à explosion à lui seul, réduisant le nombre de pièces en mouvement, et donc les sources de panne. Cela permet aussi une compacité du moteur et donc un gain de poids. En revanche, ce système consomme plus de carburant et d'huile qu'un moteur classique. L'Allemand NSU s'y investit le premier, rapidement rejoint par Citroën, Mercedes et... Mazda. Ils y croient tous, jusqu'à la crise pétrolière de 1973. Seul Mazda persiste et demeure aujourd'hui le seul fabricant d'automobiles à moteur rotatif.

(3<sup>e</sup> scratch en 1971), course sur circuit de 1 000 km au Japon. Mazda y croit. En 1972, la marque affirme que « d'ici 1980, 85 % des voitures produites aux USA seront à moteur rotatif » ! Sort alors la RX-3, sur le même principe que la RX-2, avec une ligne modernisée, qui rafle la plupart des compétitions tourisme au Japon (titre national en 1972, 1973, 1975, 1976 et 1977), puis aux USA au championnat SCCA en 1979 et 1980. Avec le choc pétrolier, Mazda fait le gros dos, sans abandonner le rotatif. C'est avec l'avènement du beau coupé RX-7 en 1978 que la gloire revient : adapté pour les compétitions en circuit, il se distingue notamment en IMSA, aux 24 Heures de Spa et aux 24 Heures du Mans. Le Mans, un rêve pour Mazda qui passe alors à la vitesse supérieure en catégorie sport-prototype et fait remporter au rotatif en 1991 sa plus belle victoire.

**BÉQUET**

Appendice aérodynamique d'origine, le large béquet doit permettre un certain appui à haute vitesse.

**IMMATICULATION**

La voiture arbore sa plaque d'immatriculation japonaise... ainsi qu'une plaque française pour l'homologation !

**PHARES ADDITIONNELS**

Signe extérieur de compétition, ils sont indispensables pour les parcours nocturnes en montagne.

**JANTES**

Oui, ce sont bien des jantes alu Minilite... comme sur les Mini Cooper !



**TRIPMASTER**  
L'inévitable instrument de mesure pour la régularité est bien entendu présent. Il nécessite d'être étalonné avant l'épreuve.



**BAVETTES**  
Pour affronter la neige et rester propre, la RX-7 arbore ces bavettes à l'arrière.



**PSYCHÉDELIQUE**  
L'autocollant d'époque du Monte-Carlo 1979 figure toujours sur la carrosserie !



**AUTHENTIQUE**  
La présence des vignettes de contrôle technique du Monte-Carlo 1979 rappelle le glorieux passé du coupé Mazda.

en gagnant la 1<sup>re</sup> place au général dans la Sarthe ! Magnifiques, toutes ces victoires en circuits, mais en rallyes ?

**Come back**

Avant la saga de la 323 GTR à la fin des années 80, les Mazda furent rares en rallyes. C'est la RX-7 première génération qui s'y est le plus brillamment illustrée. On retiendra ainsi la 11<sup>e</sup> place au RAC 1981, mais surtout la victoire en Groupe 2 Classe 4 au Monte-Carlo 1979. Une belle récompense pour le pilote Hajime Nakagawa et son copilote Osam Morikawa, équipage privé, qui signait là une vraie performance : « J'étais déjà venu à Monaco en 1977 avec une Nissan Sunny. C'était difficile pour un privé de venir du Japon,

cela représentait un gros budget. J'avais convaincu Mazda de me louer une RX-7, et j'avais comme sponsors Clarion et Yokohama. Avec Osam, nous nous connaissions bien et mon mécanicien et préparateur était l'excellent Ryoichi Inose, qui réglait notre RX-7 en gants blancs ! » nous confie Hajime Nakagawa. En 1979, en abordant la trentaine, Hajime raccroche son casque. Mais la passion demeure... Et la RX-7 lui laisse de belles sensations en tête. Quelques années après sa victoire, le pilote reprend en main sur un circuit terre sa Mazda jaune, désormais dans le musée de la marque au Japon. Nombre d'années passent encore. Puis il y a le Monte-Carlo historique et un rêve naît. Revenir ! Pour 2009, trente après, avec la Mazda, son copilote, et son team. Hajime et ses camarades rennuent ciel et terre pour convaincre Mazda Japon de ressortir le



**LA RX-7 EST À LA  
BASE UNE BONNE  
AUTO, TRÈS  
SAINE DE  
COMPORTEMENT.**



Performances d'origine pour cette RX-7 de Gr.2, mais suffisantes pour rentrer dans la grande histoire du Monte-Carlo !

## COURIR EN MAZDA RX-7

Voilà une idée originale ! Reste que la voiture est encore jeune et trop méconnue sur les épreuves historiques. Elle n'est pas encore éligible au Mans Classic, mais ça vendra peut-être... Le Monte-Carlo historique l'a acceptée, c'est déjà bien. Concernant la préparation, il est possible de s'inspirer de ce qui se faisait à l'époque, mais est-ce utile d'avoir de l'artillerie lourde ? Il demeure bien plus intéressant de trouver un bon spécialiste des moteurs rotatifs, pour une révision sûre. Outre certaines concessions Mazda où des chefs d'atelier d'expérience (depuis le temps que Mazda fait du rotatif...) et passionnés sauront vous régler ça aux petits oignons, vous pourrez vous rapprocher du Révolution Rotor

Club ([www.revolutionrotorclub.com](http://www.revolutionrotorclub.com)), même s'il préfère la récente RX-8, ou encore surfer sur le forum du club RX-7 France (<http://rx7.free.fr/>). À noter que Mazda France reste ouvert aux anciennes, puisque la marque a soutenu une RX-7 engagée au Rallye des Princesses 2008, et la RX-7 présente dans ces pages.

### OÙ PARTICIPER ?

Outre de nombreux petits rallyes associatifs et non moins sportifs qui vous accueilleront à bras ouverts, pourvu que l'enthousiasme soit là, vous pourrez aussi tenter votre chance sur quelques grands rendez-vous prestigieux. Côté circuit, en revanche, c'est encore le désert, hormis les sorties clubs.

### OÙ S'INSCRIRE ?

• **Monte-Carlo historique :** Contacter l'Automobile Club de Monaco, via le site [www.acm.mc](http://www.acm.mc)  
• **Rallye des Princesses :** Zaniroli Classic Events, 2, avenue Jeanne, 92600 Asnières-sur-Seine, tél. 01 56 05 05 26, [www.zaniroli.com](http://www.zaniroli.com)





Si le pilote bénéficie d'un excellent maintien avec un vrai baquet, le copilote, lui, est bien secoué ! Notez les harnais d'origine japonaise et la roue de secours rapidement accessible.

► bolide. Mais l'opération s'avère compliquée : il faut restaurer la voiture, l'assurer, trouver des sponsors, mettre en marche une très lourde machine... Mais à force d'obstination, la délégation japonaise est là, à Reims, ce 29 janvier, à la veille du départ du Monte-Carlo historique. Et nous fait l'honneur d'un reportage.

## Stock car

Certes, leur Mazda RX-7 n'est pas véritablement impressionnante. On est loin d'une Groupe B des années 80, voire d'une Lancia Stratos contemporaine, référence de l'époque pour Hajime : « En 1977, j'ai vu Munari gagner sur cette voiture. En 1979, c'était Darniche, avec encore une Stratos ! » Non, là, il s'agit d'une Mazda pratiquement de série puisque du Gr.2. On compte très peu de modifications : une ligne d'échappement compétition, des suspensions plus fermes, des freins plus mordants... *That's all !* Comme le dit le talentueux Ryoichi Inose : « Il n'y a rien à faire sur la voiture, quelques petits réglages à l'oreille, et voilà tout. Si quelque chose casse, on ne pourra pas réparer. Mais elle est en parfaite santé... » A bord, on trouve bien sûr une ambiance course, avec un tripmaster, un extincteur, un bac à casques... et un magnifique

baquet pour le pilote, le copilote devant se contenter du siège d'origine ! Mais Hajime me dit en souriant qu'il essaiera de ne pas trop secouer son ami... Inutile donc d'attendre autre chose que des performances d'un modèle pratiquement de série, même si la RX-7 est déjà à la base une bonne auto, très saine de comportement, avec le son inimitable de son moteur rotatif montant dans les tours. Cependant, trente ans après, on n'est plus là pour prouver quoi que ce soit. Ce fut fait en 1979 avec brio. Quant au résultat de 2009, il a dû combler les espoirs de notre équipage, puisque le but était de finir le rallye (158<sup>e</sup> sur 253 voitures à l'arrivée). En tout cas, on espère retrouver nos amis japonais au départ en... 2019 !

TEXTE : THIBAUT AMANT  
PHOTOS : GILLES LABROUCHE

*Des remerciements en pagaille : d'abord à Manuel Bortone, de Mazda France, pour son efficacité et sa courtoisie. À François Lejeune de la concession Mazda de Reims-Thillois pour son formidable accueil. À Lucien Monté, ensuite, extraordinaire coordinateur de ce reportage. Enfin, le team japonais : 本町におりがたうございませう, damo-aligato \_ Hajime, Osam, Akihiro et Ryoichi...*



## Caractéristiques techniques

### MAZDA RX-7 GR.2

- **Moteur** à deux pistons rotatifs Wankel en alliage léger, 2x573 cm<sup>3</sup> (équivalence 2 292 cm<sup>3</sup>), 130 ch DIN à 6 000 tr/min, 17 mkg à 4 000 tr/min, rap. Vol. 9,4 | 1, 1 carburateur inversé à quatre corps (ligne d'échappement spécifique sur modèle essayé).
- **Transmission** aux roues AR, embrayage hydraulique, boîte 5 rapports.
- **Casseroles** à crémaillère.
- **Freins** assistés, disques AV ventilés, tambours AR.
- **Suspensions** AV à ress. hélic., leviers transv. inf., barres longit., amort. télesc., stab. transv. ; AR à essieu rigide, double bras de guidage, timonerie de Watt, ress. hélic., amort. télesc., stab. transv.
- **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, coupe 2+2 places (banquette arrière supprimée sur modèle essayé).
- **Dimensions** longueur 4,26 m, largeur 1,65 m, hauteur 1,26 m, empattement 2,42 m, voies AV/AR 1,42/1,40 m.
- **Roues** jantes alu Minilite, pneus Yokohama W-Drive 185/60x14.
- **Poids** 1 000 kg env.
- **Performances** vitesse maxi 200 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec.



## HAJIME NAKAGAWA ET OSAM MORIKAWA « ON VEUT AU MOINS FINIR LE RALLYE »

**Hajime a les yeux qui pétillent à l'idée de repartir pour un Monte-Carlo :** « C'est en voyant Un homme et une femme de Claude Lelouch que j'ai eu envie de courir ce rallye. Je l'ai fait dans les années 70. Et j'y reviens, avec tous les amis et ma voiture de l'époque. C'est un vrai bonheur. » Osam, son copilote, lui aussi "d'époque" (1), partage le même enthousiasme : « Le plus important pour Hajime, et pour moi, c'est d'être là en 2009 avec le même team qu'en 1979. Notre mécanicien, Ryoichi Inose, à la tête de Nova Engineering aujourd'hui (il développe des F3000 pour le championnat japonais et a mené à la victoire Pedro de la Rosa en 1997 [ndlr]), est présent, ainsi que notre manager de l'époque, Akihito Hayashi. C'est important pour nous de pouvoir les avoir à nos côtés, trente ans après. » Lorsque nous les avons rencontrés, nous étions à la veille du départ de ce 12<sup>e</sup> Monte-Carlo historique, et les ambitions de l'équipage japonais étaient de « au moins finir le rallye. Le Monte-Carlo est une épreuve de légende et nous vivons un rêve. » Par tant !