



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

MAZDA RX-VISION GT3 CONCEPT

GRAN TURISMO®
THE REAL DRIVING SIMULATOR





MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

SPIS TREŚCI

1 WPROWADZENIE	3
2 MAZDA RX-VISION GT3 CONCEPT	5
3 MAZDA RX-VISION GT3 CONCEPT – HISTORIA PROJEKTOWANIA	8
4 GRAN TURISMO SPORT	13
5 EUROPEJSKA SERIA WYŚCIGÓW WIRTUALNYCH FIA GT (GRAN TURISMO)	14
6 GRAN TURISMO I MAZDA	15
7 OSIĄGNIĘCIA MAZDY W SPORTACH MOTOROWYCH	17
8 NAJWAŻNIEJSZE MODELE MAZDY BIORĄCE UDZIAŁ W SERII GRAN TURISMO	22
9 LISTA KONTAKTÓW	23



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

1| WPROWADZENIE

Mazda została niedawno oficjalnym partnerem wirtualnej serii wyścigowej FIA Gran Turismo Championship, rozgrywanej przy użyciu gry symulacyjnej Gran Turismo SPORT na PlayStation®4 wydawcy Sony Interactive Entertainment (SIE). Jednocześnie, Mazda zapowiedziała przedstawienie modelu koncepcyjnego – wirtualnego samochodu wyścigowego Mazda RX-Vision GT3 Concept, opracowanego przy współpracy z firmą Polyphony Digital. Gracze z całego świata, entuzjaści gry Gran Turismo SPORT będą mogli jeździć tym samochodem i cieszyć się jego prowadzeniem na wszystkich torach wyścigowych dostępnych w ramach gry – już od piątku 22 maja 2020 r.

Gran Turismo SPORT jest grą certyfikowaną i promowaną przez FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) jako oficjalna platforma wirtualnego sportu samochodowego. Wspierając serię FIA Gran Turismo Championship w roli oficjalnego partnera, Mazda otrzymuje prawa do uczestnictwa w globalnych turniejach (w formie światowych tournée), zaplanowanych na całym świecie w sezonie 2020. Gracze w Gran Turismo SPORT, startujący samochodami Mazda takimi jak RX-Vision GT3 Concept, będą mieli możliwość wzięcia udziału w światowym finale rozgrywek.

Mazda zamierza pozyskać większe grono fanów swojej marki, udostępniając emocje i przyjemność prowadzenia pojazdu wyczynowego licznym grupom entuzjastów wirtualnych sportów motorowych. Japoński producent rozważa również udział w projektach, które umożliwią wybranym osobom przejście ze świata wirtualnego do startów w prawdziwym sporcie samochodowym (na zasadzie partycypacji¹ i in.) – działania takie mają na celu przyciągnięcie

¹ **System partycypacyjny w sportach motorowych wspieranych przez Mazdę:** W Japonii wielkim powodzeniem cieszy się seria wyścigowa Roadster Party Race. Zapoczątkowana w roku 2002 i odbywająca się do dziś, jest ona najdłużej organizowaną jednomarkową serią wyścigową w Japonii – wg pomiarów Mazdy, do maja 2020 r. łącznie wzięło w niej udział około 5 tysięcy kierowców. W sezonie 2019 w ramach trzech gałęzi serii, zlokalizowanych, odpowiednio, w Japonii Północnej, Wschodniej i Zachodniej, wystartowało 120 pojazdów uczestników. Roadster Party Race jest jednomarkową serią wyścigową, do której może się zgłosić każdy kierowca dysponujący samochodem typu Roadster NR-A w podstawowej wersji, bez modyfikacji, posiadającym ważny numer rejestracyjny. W celu zapewnienia równych szans, obowiązuje użycie ogumienia wyszczególnionych rozmiarów i marek. Samochody wyposażone są w klatkę bezpieczeństwa i kompletną uprząż, niemniej są to auta drogowe, którymi kierowcy mogą po każdym wyścigu wrócić do domu na kołach.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

fanów, którzy mają ambicję zaznać w przyszłości przeżyć prowadzenia samochodu wyścigowego, startując w prawdziwych seriach światowych sportów motorowych.

Inaczej mówiąc, są to samochody sportowe, lecz jednocześnie w pełni praktyczne. Istotny jest przepis mówiący o tym, że każdy kontakt z innymi pojazdami na trasie wyścigu skutkuje liczbą zera punktów na mecie, co zmniejsza do minimum liczbę kolizji i podkreśla nacisk kładziony przez organizatorów na czystą, sportową rywalizację. W Stanach Zjednoczonych organizacja Mazda North American Operations stworzyła system awansów oparty na serii wyścigowej Spec Miata (również jednej marki, dla MX-5) zapoczątkowanej we wczesnych latach 1990. Seria ta, która ściągnęła około 10 tys. zawodników z całego kraju, wyłania wyróżniających się kierowców z każdego regionu i umożliwia im awans do wyższych kategorii sportu samochodowego. Z kolei Global MX-5 Cup, jednomarkowa seria wyścigowa dla obecnej, czwartej generacji Mazdy MX-5, rozwija się w półprofesjonalną kategorię rozgrywaną na torach w całej Ameryce.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

2| MAZDA RX-VISION GT3 CONCEPT

WIRTUALNA WYŚCIGÓWKA RX-VISION GT3 CONCEPT W ZARYSIE

RX-Vision GT3 Concept jest wirtualnym samochodem wyścigowym, który pojawi się w grze Gran Turismo SPORT. Bazuje na modelu Mazda RX-Vision, w stosunku do którego został zmodyfikowany zgodnie z regulaminem FIA dla pojazdów wyczynowych klasy GT3¹. Podstawa, na której się opiera, czyli Mazda RX-Vision, jest modelem koncepcyjnym, przedstawionym na Salonie Samochodowym Tokyo Motor Show w październiku 2015 r. Pojazdem tym Mazda podjęła wyzwanie stworzenia najpiękniejszego samochodu sportowego o klasycznym układzie napędowym (czyli z silnikiem z przodu i napędem na tylne koła) przy użyciu języka stylistycznego Kodo – Dusza Ruchu. Mazdę RX-Vision napędza Skyactiv-R – silnik Wankla następnej generacji. Model ten ukazuje wizję samochodu sportowego, którą japoński producent ma nadzieję urzeczywistnić w przyszłości.

¹ **Kategoria FIA GT3:** kategoria FIA GT3 obowiązuje dla samochodów wyścigowych opartych na dostępnych na rynku pojazdach sportowych z nadwoziem 2-miejscowym lub w układzie 2+2, zmodyfikowanych do użytku wyczynowego i zatwierdzonych przez FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Samochody wyścigowe zgodne z homologacją GT3 zarejestrowało wielu producentów z różnych krajów. Jednocześnie, w licznych i ważnych międzynarodowych seriach wyścigowych, takich jak organizowana w Europie GT World Challenge oraz odbywająca się w Stanach Zjednoczonych IMSA, samochody zgodne z FIA GT3 są głównymi modelami wyczynowymi na starcie. Samochody FIA GT3 oglądać można w szeregu emocjonujących wyścigów, m.in w 24 h Daytona, 24 h Spa-Francorchamps, 24 h Nürburgringu, 12 h Bathurst, 12 h Sebring i 10 h Suzuka. Pojazdy FIA GT3 wymagają homologacji, czyli certyfikatu wystawianego przez FIA, a wszelkie modyfikacje wykraczające poza dopuszczalny zakres są surowo kontrolowane. Ponadto, organizatorzy wyścigów poddają auta korektom w postaci równoważnika osiągnięć „BoP” (balance of performance) – w celu zapewnienia uczciwej konkurencji takie parametry, jak moc silnika, masa pojazdu, prześwit minimalny itd. są ściśle określone dla każdego typu auta. Również gra Gran Turismo SPORT posiada własne przepisy dotyczące kategorii Gr.3.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND



NAJWAŻNIEJSZE CECHY RX-VISION GT3 CONCEPT

- Wykorzystanie pięknych form oryginalnego pojazdu z długim przodem i krótkim tyłem. Efekt dodatkowo wzmocniony przez większą szerokość nadwozia i szerszy rozstaw kół.
- Silnik w położeniu przednio-centralnym i układ przeniesienia napędu typu transaxle (ze skrzynią biegów przy tylnej osi) zapewnia idealny rozkład mas pomiędzy osie: przód/tył 48:52.
- Doskonałe własności aerodynamiczne są dostrojone z myślą o jakości prowadzenia i kontroli pracy opon.
- Źródłem napędu jest silnik Wankla Skyactiv-R z 4 wirującymi tłokami, osiągający moc maksymalną 570KM¹.
- Zawieszenie przednie na parach wahaczy poprzecznych; tylne w układzie wielodrzążkowym (multi-link).



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

- W grze Gran Turismo Sport pojazd spełnia warunki certyfikacji FIA GT3, czyli kategorii Gr.3 dla modeli koncepcyjnych o podobnych danych technicznych i osiąгах.

MAZDA RX-VISION GT3 CONCEPT GŁÓWNE DANE TECHNICZNE ¹		
Długość całkowita × szerokość całkowita × wysokość całkowita	4590 mm × 2075 mm × 1120 mm	
Rozstaw osi	2700 mm	
Rozstaw kół przednich / tylnych	1720 mm / 1760 mm	
Masa pojazdu	1250 kg	
Rozkład mas pomiędzy osie przód/tył	48:52	
Typ silnika	wolnossący Skyactiv-R w układzie Wankla, o 4 rotorach	
Pojemność spalania komór	2600 cm ³	
Moc maksymalna	570 KM przy 9000 obr./min	
Maks. moment obrotowy	540 Nm przy 7500 obr./min	
Układ napędu	klasyczny: silnik z przodu, napęd na koła tylne	
Opony i felgi	Michelin 310/700-18	

¹ Dane nt. mocy maksymalnej i masy mogą się zmieniać ze względu na korekty równoważnika osiągow (BoP - balance of performance) w zależności od konkretnego wyścigu.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

3| MAZDA RX-VISION GT3 CONCEPT – HISTORIA PROJEKTOWANIA

RX-Vision GT3 Concept jest wspólnym dziełem projektantów Mazdy i modelarzy firmy Polyphony Digital pracujących w technikach cyfrowych. W styczniu 2016 r. oryginał, czyli Mazda RX-Vision, wyróżniona została tytułem Najpiękniejszego Modelu Konceptyjnego Roku na 33. Międzynarodowym Festiwalu Samochodowym we Francji; ponadto styl tego pojazdu doczekał się niezliczonych pochwał na całym świecie.

Prace nad RX-Vision GT3 Concept rozpoczęły się na jesieni 2019 r. Szkic dający wyobrażenie o formach auta pokazany został podczas światowych finałów wirtualnego turnieju FIA Gran Turismo Championship, który odbył się w listopadzie ub. roku w Monako. Wtedy też podano do wiadomości, że pojazd ten zostanie dodany w zaplanowanej na rok 2020 aktualizacji gry Gran Turismo SPORT. Od tego czasu projekt był dalej szlifowany przez dział Mazda Design i firmę Polyphony Digital w zakresie projektu nadwozia i parametrów jazdy w wirtualnym świecie.

RX-Vision GT3 Concept spełnia wymogi regulaminu FIA GT3 i inne normy obowiązujące dla samochodów wyścigowych. Zgodnie z przepisami dla kategorii GT3, kabina i drzwi przejęte są w niezmienionej postaci z modelu bazowego, natomiast poszerzony został rozstaw kół przednich i tylnych i wstawiono inne, wydatnie poszerzone błotniki. Pojazd otrzymał też potężny wypust powietrza na masce, który poprawia zarówno własności aerodynamiczne, jak i chłodzenie komory silnika. Inne nowości, to niżej przebiegający przedni spojler, który reguluje intensywność chłodzenia i siłę docisku aerodynamicznego przedniej osi, oraz tylne skrzydło i umieszczony pod nim dyfuzor – rozwiązania zwiększające siłę docisku na tylnej osi, a więc także trakcję kół napędzanych. Powierzchnia czołowa przodu została zmniejszona do minimum dla poprawy aerodynamiki, a w proporcjach całości widać starania o uzyskanie niskiej sylwetki, zawieszanej tuż nad nawierzchnią toru. Redukcję masy i obniżenie punktu środka ciężkości projektanci osiągnęli poprzez eliminację zbędnych elementów we wnętrzu i zastąpieniu wielu ciężkich części lżejszymi odpowiednikami. Zapewniony został także idealny rozkład mas pomiędzy osie – przód/tył w stosunku 48:52. Wszystkie elementy sterowania w kabinie rozplanowano z naciskiem na łatwość obsługi podczas wyścigu. W tym kontekście warto podkreślić specjalną formę kierownicy, podnoszącą jej funkcjonalność. Układ wnętrza



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

wszystkich modeli Mazdy projektowany jest w dążeniu do zapewnienia doskonałej ergonomii, z której samochody te zdążyły już zasłynąć. RX-Vision GT3 Concept nie jest wyjątkiem: projektanci zwracali baczność uwagę na kształt fotela, pozycję za kierownicą, rozmieszczenie pedałów i widoczność podczas jazdy. Bez względu na to, czy chodzi o samochód drogowy, czy wirtualną wyścigówkę, modele Mazdy zawsze realizują zasadę skupienia i ześrodkowania projektu na człowieku.

Podobnie, jak przy rozwijaniu pojazdu przeznaczonego do produkcji wielkoseryjnej, opracowanie RX-Vision GT3 Concept rozpoczęto od szkiców wszystkich komponentów. Następną fazą było modelowanie cyfrowe 3D, a wreszcie ukończenie finalnego projektu, obejmującego wszystkie szczegóły. Stworzenie tej wirtualnej wyścigówki w kategorii Gr. 3, o wysokim poziomie konkurencyjności, możliwe było dzięki użyciu najnowocześniejszych technik modelowania, jakimi dysponuje firma Polyphony Digital.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

WSTĘP OD GŁÓWNEGO PROJEKTANTA, NORIHITO IWAO:

Postanowiliśmy zaprojektować najpiękniejszy na świecie i jednocześnie szybki samochód klasy GT3, bazując na sportowym modelu koncepcyjnym o klasycznym układzie napędowym. Punktem wyjścia była dla nas zatem Mazda RX-Vision, którą w styczniu 2016 r. we Francji uznano za „Najpiękniejszy Model Koncepcyjny Roku”. Kładąc szczególny nacisk na szatę zewnętrzną pojazdu, dążyliśmy do eliminacji wszystkiego, co zbędne i do wydobywania piękna, które wynika z funkcji. Tworzenie stylu obdarzonego duszą jest niezbędne nie tylko przy rozwijaniu samochodów do masowej produkcji i modeli koncepcyjnych, lecz również stało się naszym kluczowym założeniem przy pracy nad tym wirtualnym pojazdem wyścigowym. Tym razem projektanci nadwozi i wnętrza Mazdy pracowali wspólnie z modelarzami cyfrowymi z firmy Polyphony Digital. Samochód ten stworzyliśmy jako nasze wspólne dzieło.

Koncepcja projektowania „skoncentrowanego na człowieku” jest wspólnym mianownikiem wszystkich modeli Mazdy i ma zastosowanie już od pierwszych etapów pracy nad nowym pojazdem. W dziale projektowym Mazdy pracuje grono prawdziwych entuzjastów, miłośników samochodów i zarówno wśród dyrektorów, jak i szeregowych pracowników nie brak osób blisko zaznajomionych z serią Gran Turismo i światem sportów motorowych. Dlatego pracując nad projektem, konsultowaliśmy się ze znawcami co do tego, jak pojazd powinien się zachowywać i jak współpracować z kierowcą podczas wyścigu. Jednocześnie, planowaliśmy, jak będzie on faktycznie jeździł po torze wyścigowym. Zadanie, jakie sobie postawiliśmy, można porównać do nawlekania igły: chodziło nam przecież o uchwycenie równowagi pomiędzy pięknym wyglądem auta a jego funkcją i właściwościami w roli wyścigówki, a wszystko to w połączeniu ze spełnianiem wymogów regulaminu. Pragnę gorąco podziękować naszym kolegom z Polyphony Digital, którzy dzielili z nami te ambicje i reagowali na nasze liczne prośby o korekty i modyfikacje. Ostatecznie, udało się nam stworzyć ten samochód - RX-Vision GT3 Concept, jako realizację naszej idealnej wizji pojazdu w świecie wirtualnym i jako pojazd, który wyznaczy nowy punkt odniesienia w grze Gran Turismo SPORT. Mam nadzieję, że wszyscy, którzy siądą za jego kierownicą, będą mieli dużo radości z prowadzenia i jazdy tym autem.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

Norihito Iwao

Główny projektant RX-Vision GT3 Concept

Dział Designu, Studio Zaawansowanych Projektów Mazda Motor Corporation

Norihito Iwao pracuje dla Mazdy od roku 1993. Odpowiadał za styl zewnętrzny takich modeli, jak CX-5 i CX-3; projektował także auta wystawowe, koncepcyjne i inne. W trzyletnim okresie pracy w Mazda Design Studio w Ameryce Północnej (od roku 2012), kierował projektem modelu koncepcyjnego LM55 VISION. Następnie pełnił role głównego projektanta Mazdy RX-Vision (2015), Mazdy Vision Coupe (2017) oraz RX-Vision GT3 Concept.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

4| GRAN TURISMO SPORT

„Gran Turismo” jest serią samochodowych gier symulacyjnych opracowanych przez firmę Polyphony Digital na urządzenia PlayStation® firmy Sony Interactive Entertainment. Pierwszą grę wydano na nośniku CD-ROM w roku 1997. Gdy z czasem platforma ta zyskała lepsze parametry techniczne i lepszą łączność, możliwe stało się rozgrywanie wyścigów on-line z udziałem wielu graczy. W najnowszym wydaniu Gran Turismo SPORT służy już wyłącznie do użytku online.

W serii Gran Turismo występują słynne samochody sportowe wielu światowych producentów. W grze dostępna jest szeroka gama modeli – ich liczba sięga około 150, podzielonych na różne kategorie, od aut opartych na popularnych drogowych kompaktach, przez superauta, po pojazdy wyścigowe. Do wyboru są nawet pojazdy luksusowe, na ogół nie kojarzone z udziałem w sportach motorowych jak również wiele modeli koncepcyjnych, ekskluzywnych Gran Turismo oraz prototypów, specjalnie opracowanych przez producentów i firmy tuningowe.

Bogaty jest także wybór zawartych w grze torów wyścigowych. Są wśród nich obiekty fikcyjne, w tym zarówno tory specjalnie budowane, jak i adaptowane trasy miejskie, a obok nich obiekty rzeczywiste, wiernie odwzorowane dzięki zaawansowanym technikom cyfrowym. Do tych ostatnich należą Circuit de la Sarthe będący areną wyścigu 24 h Le Mans, niemiecki Nürburgring, legendarny uliczny tor wyścigu Formuły 1 w Monako oraz brytyjski Silverstone. Stany Zjednoczone reprezentują m.in. tory Indianapolis Speedway, gdzie odbywa się coroczny wyścig 500 Mil Indianapolis i Laguna Seca Raceway w Kalifornii. Wśród obiektów z Japonii są tory Fuji Speedway, Suzuka, Autopolis, Twin Ring Motegi i Tsukuba.

Emocje gry Gran Turismo SPORT przeżywać mogą wszyscy kierowcy korzystając z wirtualnego odzwierciedlenia takich funkcji, jak układ kierowniczy, pedały gazu, hamulca, kontrola stabilności i szereg innych zaawansowanych pomocy w prowadzeniu samochodu. Co więcej, kierowca (czyli gracz) może zmieniać cechy i ustawienia wybranego pojazdu, w tym opony, regulacje systemów ABS i kontroli trakcji oraz kalibrację zawieszenia, włącznie z wysokością prześwitu i zestrojeniem sprężyn. Ten poziom realizmu sprawia, że niemałe grono profesjonalnych zawodników wykorzystuje wirtualne wyścigi 24 h Le Mans lub Nürburgringu w Gran Turismo SPORT w charakterze symulacyjnego treningu przed rzeczywistym startem. W dzisiejszym



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

świecie nie jest też rzadkością sytuacja, w której producenci samochodów korzystają z Gran Turismo do realizacji programów szkolenia kierowców, z których wyłaniają się późniejsi prawdziwi zawodnicy wyścigowi. Można powiedzieć, że Gran Turismo SPORT nie jest już jedynie platformą dla młodych graczy do zabawy w domu, lecz pełnowartościowym symulatorem wyścigowym do nauki rzemiosła poważnej sportowej jazdy, nadającej się do przeniesienia w świat realny.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

5| FIA GRAN TURISMO CHAMPIONSHIP

Na świecie jest wielu użytkowników gry Gran Turismo SPORT posiadających wybitne umiejętności i zawodników sponsorowanych jako profesjonalni gracze. Federacja FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) dostrzegła wysoki poziom współzawodnictwa w Gran Turismo SPORT i od sezonu 2018 zatwierdziła wirtualny turniej Gran Turismo Championship jako oficjalne e-sportowe Mistrzostwa Świata FIA.

Obecnie Mazda obejmuje rolę oficjalnego partnera w tych mistrzostwach – w których udział może wziąć każdy, korzystając z opcji „Tryb Sport” w grze Gran Turismo SPORT na konsoli PS4®. Gracze startujący w serii wyścigowej online organizowanej oddzielnie na każdym kontynencie, tj. w Europie, Amerykach Północnej i Południowej, Azji i Oceanii, którzy na jesieni (półkuli północnej) zajmować będą czołowe miejsca w rankingach, w tym roku zostaną zatwierdzeni jako „Star Players”. Kategoria ta zastrzeżona będzie dla użytkowników gry mających ukończone 18 lat. Wybrana w ten sposób grupa będzie miała możliwość wzięcia udziału w światowym tournée, w ramach którego asy rankingu z całego świata spotykają się i konkurują ze sobą na torach wyścigowych z różnych regionów, m.in. z Europy i Stanów Zjednoczonych. Ponadto, w skład turnieju wchodzi także „Puchar Narodów”, w ramach którego uczestnicy startują indywidualnie, ale też reprezentują swoje kraje / regiony, jak również „Seria Producentów”, w której kierowcy ścigają się w barwach konkretnych marek.

W światowym tournée w Serii Producentów może współzawodniczyć 12 zespołów, w tym oficjalni partnerzy, tacy jak Mazda, a także inni czołowi producenci z wielu krajów świata (w sezonie 2019 w turnieju wzięło udział 25 producentów).

Mazda liczy na zwiększenie liczby graczy uczestniczących w Serii Producentów za kierownicą RX-Vision GT3 Concept i w ten sposób na zgromadzenie grupy wyróżniających się zawodników, którzy startować będą w World Series i awansują do Finałów Światowych w roli reprezentantów Mazdy. Zespoły, które zwyciężą w Finałach Światowych, zostaną uhonorowane podczas organizowanej przez FIA Ceremonii Rozdania Nagród, zaplanowanej w Monako na grudzień 2020 r.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

6| GRAN TURISMO I MAZDA

HISTORIA WSPÓŁPRACY POMIĘDZY SERIĄ GRAN TURISMO I MAZDĄ

Samochody sportowe Mazdy były obecne w pierwszej edycji gry Gran Turismo (na PlayStation®), wydanej w roku 1997 – mowa o modelach Eunos Roadster, Eunos Cosmo oraz Enfini RX-7. Później platforma PlayStation® rozwijała się i w miarę kontynuacji serii Gran Turismo rosła także liczba dostępnych w grze modeli Mazdy. W wypuszczonej w roku 2004 Gran Turismo 4 (PlayStation®2) w międzynarodowych wyścigach europejskich dodano Cosmo Sports – pierwszą Mazdę wyposażoną w silnik Wankla, a od Gran Turismo 5, wydanej w roku 2010 (PlayStation®3) – również Mazdę 787B, czyli pierwszy samochód japoński, jaki odniósł zwycięstwo w klasyfikacji generalnej wyścigu 24H Le Mans. Co więcej, od stycznia 2011 r. przez ograniczony okres dostępna była także Mazda 787B jako model „stealth” (nie istniejący w rzeczywistości, z karoserią z czarnego włókna węglowego).

Współpraca wirtualnej serii Gran Turismo z Mazdą pogłębiła się jeszcze bardziej od roku 2014. Na życzenie firmy Polyphony Digital, autora gry Gran Turismo, Mazda wzięła udział w projekcie Vision Gran Turismo, w którym uczestniczyło wielu producentów samochodów z całego świata. Mazda LM55 VISION Gran Turismo jest wirtualnym prototypem klasy wyścigowej LMP1, stworzonym przez projektantów Mazdy. Model ten został udostępniony do ściągnięcia jako prezent gwiazdkowy dla fanów Gran Turismo i fanów Mazdy na całym świecie. Samochód ten, istniejący tylko w wersji wirtualnej, w grze, zaprojektowany zgodnie z koncepcją Kodo – Dusza Ruchu, swoim wyglądem składał hołd wyścigowej 787B. Przewidziany został jako „model, który w przyszłości całkowicie zdominuje rywalizację w wyścigu 24H Le Mans”. Co ciekawe, model tego wirtualnego auta w skali 1:1 został wyprodukowany i przy okazji edycji 2015 Festiwalu Prędkości w Goodwood (Anglia), w której Mazda wystąpiła w roli marki-gospodarza, eksponowany był na centralnym cokole przed fasadą Goodwood House, obok salonowego egzemplarza Mazdy 787B, współtworząc wraz z nią jedyny w swoim rodzaju widok dla wszystkich gości tej imprezy.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

Mazda6 Gr. 3, bazująca na modelu Mazda6 Skyactiv-D, który zadebiutował w amerykańskiej serii Grand-Am GX serii w roku 2013, została zmodyfikowana zgodnie z przepisami FIA GT3 i pojawia się w grze Gran Turismo SPORT. Od roku 2018 wielu japońskich graczy rywalizuje w wirtualnym turnieju FIA Gran Turismo Championship za kierownicą właśnie tego modelu.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

7| OSIĄGNIĘCIA MAZDY W SPORTACH MOTOROWYCH

Mazda od dawna kojarzona jest jako marka aktywnie zaangażowana w sport samochodowy, szczególnie na rynkach zachodnich. Wysokoobrotowa charakterystyka i osiągi silnika Wankla, którego pierwsze seryjne zastosowanie w samochodzie japońskim datuje się na rok 1967, nie przeszkadzały w wykazaniu jego niezawodności i trwałości. W istocie, Mazda wystawiała swoje samochody w wielu wyścigach długodystansowych w końcu lat 60. i na początku następnej dekady, demonstrując wysoki poziom osiągnięć. W roku 1991 Mazda 787B z silnikiem Wankla jako pierwszy samochód japoński zapisała na swoim koncie zwycięstwo w klasyfikacji generalnej wyścigu 24H Le Mans. Wtedy reputacja tej jednostki napędowej jako posiadającej nadzwyczajny potencjał rozeszła się na cały świat.

EUROPEJSKA EKSPANSJA AUT WYŚCIGOWYCH Z SILNIKIEM WANKLA

Niedługo po premierze rynkowej modelu Cosmo Sport (napędzanego silnikiem Wankla typu 10A) Mazda wzięła udział w edycji 1968 wyścigu Marathon de la Route na torze Nürburgring w Niemczech. W swoim pierwszym starcie w tym wyniszczającym wyścigu, w którym za sukces uznawano samo dotarcie do mety, samochód wystawiony przez Mazdę zajął 4 miejsce w klasyfikacji generalnej, czym wywarł silne wrażenie w środowisku europejskich sportów motorowych. Od roku 1969 model Familia Rotary Coupé (nazwa eksportowa R100 Coupé) wystawiana była w wyścigach samochodów turystycznych w wielu krajach Europy. W edycji 1970 wyścigu 24 h Spa Francorchamps uczestniczyły cztery zgłoszone przez Mazdę egzemplarze Familia Presto Coupé z silnikiem Wankla. Jeden z nich wyjątkowo skutecznie opierał się konkurentom z najsilniejszych zespołów europejskich, utrzymując się na prowadzeniu przez prawie 20 godzin, zanim z dalszej walki wykluczył go defekt techniczny. Auto, które utytułowani rywale pokonali jedynie kosztem najwyższego wysiłku, zjednało sobie przydomek „Little Giant” i na dobre umocniło wizerunek marki na rynku europejskim. Z kolei w wyścigu 24 h Spa-Francorchamps w roku 1981 brytyjski oddział Mazdy oraz wspierany przez fabrykę tej marki zespół TWR Racing (Wlk. Brytania) wystawił model RX-7 pierwszej generacji i wywalczył



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

pierwsze zwycięstwo japońskiego samochodu w klasyfikacji generalnej w historii długodystansowego belgijskiego klasyka.

SUKCESY W WYŚCIGACH W JAPONII

Od roku 1971 Mazda, wzmocniona nabraną podczas europejskich wycieczek ufnością we własne siły, postanowiła skoncentrować wysiłki na rywalizacji w wyścigach samochodów turystycznych – kategorii cieszącej się wówczas w Japonii największą popularnością. Pierwszą misją dla zespołu fabrycznego Mazdy było pokonanie pojazdów rywali, napędzanych rządowymi silnikami 6-cylindrowymi DOHC o pojemności 2 litrów, które uważano w tych latach za bezkonkurencyjne. Szybko okazało się, że jest inaczej: już w pierwszych rundach małe Mazdy Capella Rotary Coupé oraz Savanna wygrywały z pozoru bez większego wysiłku, a wkrótce później zwycięstwa w wyścigach samochodów turystycznych w Japonii stały się niemal wyłączną domeną samochodów Mazda z silnikami Wankla. Mniejsza liczba komponentów i łatwość podnoszenia mocy metodami tuningu sprawiły, że Mazdy z silnikami tego typu, o nadzwyczajnej trwałości i niskich kosztach eksploatacji, zdobyły pozycję ulubionych pojazdów na początek profesjonalnej kariery dla młodych, utalentowanych zawodników. Znakomita większość młodych kierowców, którzy poczynając od lat 80. wprowadzili sporty motorowe w Japonii w epokę współczesną, zdobywali swe szlify wyścigowe w barwach prywatnych zespołów za kierownicami modelu Savanna. Wielu spośród nich w późniejszych stadiach swojej kariery osiągnęło sukcesy w wyścigach międzynarodowych różnych szczebli, nawet w Formule 1 i w 24H Le Mans. W roku 1976 Savanna ustanowiła rekord – zgromadziła na swoim koncie 100 zwycięstw odniesionych w serii wyścigowej samochodów turystycznych Fuji TS.

Ponadto, wraz z wyścigami samochodów turystycznych, to właśnie Mazdy napędzane silnikami Wankla przyciągnęły wielu kierowców do serii wyścigowej Fuji Grand Champion (GC). Dzięki temu, że do udziału w serii GC przystąpili kierowcy mający kontrakty sportowe z Mazdą, tacy jak Yoshimi Katayama, Yojiro Terada i Takashi Yorino, marka ta miała okazję dokonać szeregu przełomowych modyfikacji technicznych, które później zostały wykorzystane przy projektowaniu samochodów Grupy C, mających startować w 24H Le Mans.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

WIRUJĄCE TŁOKI ROBIĄ FURORĘ W IMSA

We wczesnych latach 70. modele Mazdy z silnikami Wankla wprowadzone zostały na rynki północnoamerykańskie, jednak w chwilę później otrzymały poważny cios: kryzys energetyczny bardzo ograniczył ich sprzedaż. To spowolnienie na rynku pokonała dopiero pierwsza RX-7 (w Japonii występująca pod nazwą Savanna RX-7), przedstawiona w marcu 1978 r. Było to sportowe coupé w układzie miejsc 2+2, ze ściętą połącią maski, które w pełni wykorzystywało unikalny charakter aut z silnikiem Wankla. Model ten wywołał wręcz sensację w organizowanym przez IMSA (International Motor Sports Association) słynnym wyścigu 24 h Daytona, wprost deklasując konkurentów. Zespół fabryczny Mazdy oraz zespół Mazda North America wystawiły w edycji 1979 wyścigu w Daytona, w kategorii IMSA GTU (o pojemności do 2 litrów), dwie RX-7 i zajęły nimi miejsca 1-2 w swojej klasie. Wieść ta niemal natychmiast rozeszła się po Stanach Zjednoczonych i od tej chwili nie tylko liczni zawodnicy-amatorzy wybierali RX-7, lecz również szereg liczących się amerykańskich zespołów i tunerów zaczęło rywalizować o zwycięstwa wykorzystując RX-7 dostosowane do przepisów wyścigowych. W efekcie auta z silnikami Wankla przeorały serie wyścigowe IMSA z siłą huraganu. I trwało to długo: od sezonu 1980 Mazdy RX-7 zdobywały mistrzostwo w kategorii IMSA GTU przez 8 lat z rzędu, a zwycięstwa w klasie IMSA GTU w wyścigu 24 h Daytona odnosiły przez 12 lat z rzędu, w latach 1982-1993. Co więcej, w roku 1990 RX-7 GTO napędzana silnikiem o 4 wirnikach osiągnęła próg 100 zwycięstw jednego modelu w seriach wyścigowych organizowanych przez IMSA.

WYZWANIE 24 GODZIN LE MANS

W roku 1970 Mazda z silnikiem Wankla podjęła nietuzinkowe wyzwanie – rywalizacji w legendarnym całodobowym wyścigu 24H Le Mans, przez wielu znawców uznawanym za szczyt hierarchii wyścigów długodystansowych świata. Prywatny belgijski zespół wystawił w nim Mazdę Chevron B16 z silnikiem typu 10A, umieszczonym centralnie na dostępnym na rynku prototypowym podwoziu, jednak już we wczesnej fazie wyścigu awaria wykluczyła ten pojazd z walki. W roku 1974 zespół japońskiego dilerzy Mazda Auto Tokyo zgłosił na start odkryty, dwumiejscowy samochód sportowy z silnikiem typu 12A – także tym razem bez powodzenia,



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

gdyż seria defektów uniemożliwiła załodze doprowadzenie auta do mety. Ekipa Mazda Auto Tokyo (później przemianowanej na Mazdaspeed), już w roli oficjalnego, fabrycznego zespołu Mazdy, wyciągnął wnioski z tych rozczarowań, przygotował samochód oparty na modelu RX-7 pierwszej generacji i od roku 1979 ponownie zmierzył się z wyzwaniem Le Mans. Zadanie to nadal okazywało się niezmiernie trudne; na pierwsze ukończenie wyścigu przyszło śmiałkom czekać aż do edycji 1982. W rok później zespół stanął na starcie raz jeszcze, już pod oficjalną nazwą Mazdaspeed – i w roku 1983 nowo opracowany prototyp, Mazda 717C, odniosła w Le Mans zwycięstwo w Grupie C Junior. Silnik z trzema wirnikami był rozwijany przez Mazdę już od roku 1986, ale od sezonu 1988 zespół zaczął wystawiać na Circuit de la Sarthe (trasie wyścigu Le Mans) samochody napędzane silnikiem z 4 rotorami. W edycji 1989 trzy takie auta zajęły w klasyfikacji generalnej miejsca 7, 9 i 12, dowodząc wysokiej niezawodności samochodów Mazdy z silnikami Wankla. Jednak wciąż nie był to jeszcze prawdziwy, upragniony triumf. Triumf, który teraz już otwarcie deklarowano jako cel, gdyż właśnie w tym okresie szef działu rozwojowego Mazdy odważył się na ambitne słowa: „Naszym celem jest wygrana w klasyfikacji generalnej w Le Mans”. Od grupy inżynierów tego działu zaczęły napływać propozycje modyfikacji. Wreszcie, doszło do połączenia obu działów rozwojowych – producenta i zespołu. Powstała jedna organizacja wyścigowa, koncentrująca wszystkie siły na realizacji zamierzenia. Owocem jej prac była Mazda 787B, samochód, który wystartował w edycji 1991 wyścigu 24 h Le Mans, a jednocześnie było od razu wiadomo, że jego pierwsza próba będzie zarazem ostatnią, ponieważ nadchodzące zmiany w przepisach miały uniemożliwić dalsze wykorzystywanie silników Wankla w tej kategorii sportu samochodowego. Mazda 787B ukończyła wyścig bez żadnych usterek technicznych i jako pierwszy pojazd z Japonii odniosła zwycięstwo w klasyfikacji generalnej tej prestiżowej imprezy.

MAZDA MOTORSPORTS I DALSZE SUKCESY W AMERYCE PÓŁNOCNEJ

W późniejszych latach organizacja Mazda Motorsports działała z mniejszym rozmachem, ale wraz z początkiem XXI wieku Mazda North America odzyskała pełen impet. Tradycję sukcesów niezapomnianej RX-7 i specjalnie stworzonej serii wyścigowej Spec Miata (w której startowały



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

Mazdy MX-5), kontynuowała teraz nowa RX-8 GT, wyposażona w trójwornikowy silnik 20B. Samochód ten został zgłoszony do startów w serii Grand-Am, w której jedną z rund były słynne 24 h Daytona. W roku 2008 Mazda RX-8 GT triumfowała w Daytona w klasie GT; sukces ten powtórzyła w roku 2010. Samochód zyskał świetną renomę i pojawiał się na amerykańskich torach coraz liczniej – w sezonie 2010 RX-8 GT stanowiły większość aut wystawianych w klasie GT, w której zdobyły mistrzostwo serii Grand-Am. Jednakże po zaprzestaniu produkcji modelu RX-8 w roku 2012 pojazd ten został wycofany z Grand Am, a na jego miejsce zgłoszono Mazdę 6 Skyactiv-D napędzaną silnikiem Diesla z turbodoładowaniem Skyactiv-D. I to z powodzeniem, czego dowodzi tytuł mistrzowski w klasie GX serii Grand-Am, zdobyty w sezonie 2013.

W roku 2014 doszło do połączenia serii wyścigowej Grand-Am z serią ALM (American Le Mans), w efekcie czego zespół Mazda North America przystąpił do rywalizacji w kategorii prototypów w nowo stworzonych przez IMSA mistrzostwach USCC (United Sports Car Championship) – najwyższej kategorii w ramach tej serii. Od roku 2015 zespół ścigał się samochodami napędzanymi dwulitrowym, 4-cylindrowym silnikiem rzędowym turbo. Następnie, od sezonu 2017 i wejścia w życie nowych przepisów, zgłosił na start specjalnie zbudowaną Mazdę RT24-P, zaprojektowaną zgodnie z filozofią Kodo – Dusza Ruchu. W roku 2019, konkurując w organizowanych przez IMSA mistrzostwach WeatherTech Sports Car Championship, których rundy odbywają się w całych Stanach Zjednoczonych, zespół najpierw odniósł swoje pierwsze zwycięstwo w tym formacie, a wkrótce później dołożył trzy kolejne wygrane z rzędu, szybko zyskując opinię jednej z najbardziej liczących się ekip w amerykańskich wyścigach samochodów sportowych.



MATERIAŁ PRASOWY – MAZDA MOTOR POLAND

8| NAJWAŻNIEJSZE MODELE MAZDY BIORĄCE UDZIAŁ W SERII GRAN TURISMO

- Mazda Cosmo Sports
- Mazda RX-7 (2. generacji)
- Mazda RX-7 (3. generacji)
- Mazda MX-5 Roadster (4. generacji)
- Mazda 787B
- Mazda LM55 VISION
- Mazda6
- Mazda6 Gr. 3



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

9| LISTA KONTAKTÓW

Kraj	Kontakt	Telefon
Europa Mazda Motor Europe GmbH www.mazda-press.com	John Rivett jrivett@mazdaeur.com	+49 160 3354 786
Polska Mazda Motor Poland www.mazda-press.pl	Szymon Soltysik ssoltysik@mazdaeur.com	+48 223 181 980

M a z d a

D r i v e T o g e t h e r

Więcej informacji znajdziesz na Portalu Mazda Press
www.mazda-press.com

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl