



myauto

auto

Novità

News

Primotest

Le nostre prove

Auto Nuove



MAZI

[Articoli e](#)

[Listino n](#)

[Listino u](#)

Sfida sui ghiacci per celebrare le 900.000 spider prodotte. Il racconto del nostro Lorenzo Facchinetti

Il vero "spiderista", quello duro e puro, non teme le intemperie. E con la sua amata ci viaggia sempre a capote aperta, pioggia, freddo e vento che sia. **Ma che ne dite di una Mazda MX-5 soft top su ghiaccio**, con una temperatura di meno 30 gradi? Un situazione che metterebbe alla prova il più convinto degli spideristi ma che non ha spaventato noi di Auto, che stiamo per raccontarvi a caldo (ma col raffreddore e il volto "crepato" dal freddo) il resoconto di una delle più folli avventure che si è inventata Mazda Europa.

Per celebrare il raggiungimento dei 900.000 esemplari di Miata prodotte, la Casa giapponese ha organizzato la **MX-5 Ice Race, una competizione che si è svolta dal 21 al 24 febbraio ad Are, nel nord della Svezia**, e ha visto protagoniste 20 vetture in rappresentanza di altrettanti paesi. Ogni macchina con la sua livrea dedicata, ogni team composto da cinque piloti giornalisti (ma anche piloti veri, la Svizzera schierava nientemeno che René Arnoux!) che si alternavano al volante per quattro ore di gara e una preparazione tecnica comune a tutte le MX-5, delle 2.0 benzina con cambio 6 marce manuale e differenziale autobloccante: "svuotate" a dovere per ridurre il peso, equipaggiate con tutte le dotazioni di sicurezza, riempite di fluidi adatti a resistere alle rigidissime temperature polari e, soprattutto, munite di quattro bei pneumatici strettissimi e chiodatissimi per far presa sulla pista. Una pista che, per gli amanti della guida su ghiaccio, è un vero e proprio paradiso terrestre: ricavata su un lago ghiacciato, misura 4,5 chilometri, con una larghezza dai 12 ai 15 metri!, e conta la bellezza di 43 curve. Una roba stupefacente, un piccolo Nürburgring su ghiaccio!

Ma veniamo a noi: il Team Italy, con livrea tricolore e un po' d'azzurro (realizzata dal grafico bolognese Andrea Moretti) e un equipaggio composto da Giampaolo Tenchini (pilota collaudatore, Gente Motori), Claudio Galiena (giornalista, Elaborare), Sergio Troise (giornalista, Il Mattino), Alessio Odinzov (giornalista, AGM), Andrea Rapelli (giornalista, Evo) e infine dal sottoscritto in rappresentanza di Auto. E come team coach, l'ex rallyista Lorenzo Marini a gestire la strategia di gara, una strategia che già dal primo giorno, quello dedicato a prove e qualifiche, è stata compromessa dalla malasorte: nei primi minuti del primo turno di prove libere, mentre il "nostro" operatore video cadeva da una tribuna rompendosi un polso (dunque kappao per l'intero evento...) il primo pilota che ha preso in mano il volante della nostra MX-5 ha avuto un contatto ravvicinato con un muro di neve rompendo paraurti anteriore e radiatore... Vabbè, siamo italiani e con un po' d'ingegno si recupera. E difatti, dopo essere partiti col 15esimo tempo su 20, con un'aggressiva strategia di cambio piloti, una buona velocità sul giro e soprattutto una condotta senza il minimo errore, ci **siamo ritrovati al quarto posto in gara 1, concludendo poi sestì alla fine di gara 2.**

Vince la Russia, seguita dal Belgio che sopravanza a sua volta gli australiani, vincitori morali della gara per la simpatia dell'equipaggio e la strabiliante velocità sul giro di uno dei suoi piloti.

Il succo di tutta la questione, comunque, è l'aver compreso che **il connubio fra spider e ghiaccio è una miscela dannatamente esplosiva**: la MX-5 ha dato prova del suo proverbiale bilanciamento anche in situazioni così estreme, dove col supporto di gomme chiodate ha saputo regalare momenti di guida davvero memorabili. Inutile sottolineare che, con trazione posteriore e autobloccante, il volante non era mai dritto, nemmeno in quei pochi tratti rettilinei. Si viaggiava in costante sovrasterzo di potenza ma con una facilità e una controllabilità del mezzo davvero encomiabile. L'aspetto più sorprendente è che anche su ghiaccio, la "mazdina" è riuscita a conservare quel suo inserimento in curva preciso e veloce, aspetto che su fondi a così scarsa aderenza è fondamentale. Sensibile al gas e ai trasferimenti di carico, giocando a dovere con il pendolo l'avantreno inseriva in curva alla perfezione senza mai sottosterzare, dopodiché ci si giocava tutto in percorrenza e uscita di curva dosando gas e sterzo per pennellare le curve.

Nasce quindi spontaneo un suggerimento a tutti gli "spideristi": **d'inverno, la vostra Miata, non lasciatela dormire in garage**; quattro belle gomme invernali, una pista innevata, capote abbassata e la libidine è assicurata...

Argomenti c



Contenuti r



PRIMO PIANI

GINEVRA 201
COST A 4 RU