



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

UN SIGLO ROMPIENDO CON LO ESTABLECIDO: MAZDA 1920-2020

### **Mazda: una historia de éxito en el mundo de la competición**

- Las victorias en las 24 Horas de Le Mans y de Spa, momentos estelares de la participación de la marca en la competición internacional.

**Madrid, 27 de octubre de 2020.** A lo largo de sus cien años de historia, Mazda pasó de hacer productos de corcho a convertirse en un fabricante de automóviles independiente, con éxito y presencia en todo el mundo. Para Mazda, la innovación técnica siempre ha sido un elemento central de su apuesta y nunca le ha dado miedo ponerla a prueba en el apasionante mundo de la competición.

Mazda ha sometido sus productos al escrutinio del público y los ha llevado al límite en las pistas de carreras o en el mundial de rallies ante duros rivales. Así es como ha validado su tecnología, como ha ido introduciendo sus coches en todo el mundo y como ha inspirado a innumerables equipos a competir con sus propios Mazda en carreras de todas las categorías. Esa vocación de no dejar nunca de cuestionar lo establecido ha llevado a Mazda a competir desde sus primeros pasos.

Cuando el industrial Jujiro Matsuda se hizo cargo de la Toyo Cork Kogyo Co., Ltd hace ahora un siglo, la transformó en un fabricante de maquinaria industrial, enseguida vio una oportunidad de evolución para su empresa.

A finales de los años 20, las carreras de motos ya eran populares en Japón. La mayoría de las motos eran de importación o se ensamblaban en Japón con piezas importadas. Toyo Kogyo —que es como se llamaba Mazda por aquel entonces— decidió construir una motocicleta totalmente japonesa y empezó a trabajar en ella en 1929. En octubre de 1930 presentó un prototipo de motocicleta con 250 cc y motor de dos tiempos. Para sorpresa de propios y extraños, ganó su primera carrera venciendo a una Ariel de fabricación británica, una de las más rápidas y reputadas de la época.

La Toyo Kogyo fabricó otras 30 motocicletas en 1930. Sin embargo, por motivos comerciales, Matsuda decidió concentrar sus esfuerzos en el desarrollo del Mazda Go, un práctico motocarro de tres ruedas. De este modo, puso a la empresa en el sendero del éxito construyendo automóviles, no motocicletas,



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

y el flirteo con las motos se quedó en una anécdota dentro de los cien años de historia de la marca. Eso sí, una anécdota que también supuso su primera victoria en la competición deportiva.

No obstante, Mazda retomó tres décadas después esa idea de aprovechar el mundo de la competición para promocionar la marca y sus productos, cuando empezó a vender coches por todo el mundo. Tan solo siete años después del lanzamiento de su primer turismo, el diminuto R360 Coupe, Mazda presentó el imponente Mazda Cosmo Sport, equipado con un motor rotativo. Y, bueno, qué mejor manera de presentar al mundo ese deportivo de un fabricante japonés del que nadie había oído hablar que poner rumbo a Europa y al increíblemente reñido mundo de las carreras de coches. Era el año 1968 y, para su primera incursión en el automovilismo internacional, Mazda no eligió precisamente el camino fácil. Todo lo contrario, decidió poner a prueba la resistencia y la fiabilidad del motor rotativo del Cosmo en el *Marathon de la Route*, una extenuante prueba de 84 horas de duración que se disputaba en el imponente circuito de Nürburgring.

Uno de los dos coches inscritos tuvo un accidente y se vio obligado a abandonar la carrera, pero el Cosmo superviviente terminó cuarto, solo por detrás de dos Porsche 911 y un Lancia Fulvia, dos de los mejores deportivos europeos del momento. Mazda, el motor rotativo y el deslumbrante Cosmo llamaban a la puerta.

Tras el éxito de 1968 en el *Marathon de la Route*, en 1969 la marca inscribió tres Mazda R100 Coupé en las 24 Horas de Spa. El motor de dos rotores del R100 desarrollaba 200 CV a 9000 rpm y su peculiar sonido no dejó a los aficionados europeos ninguna duda de que, bajo el capó, había un motor nunca visto hasta la fecha. La carrera se desarrolló en el circuito original de Spa Francorchamps, un trazado ultrarrápido de 14 km que, trágicamente, se cobró la vida del piloto de Mazda Leon Dernier. A pesar de ello, el equipo Mazda no abandonó la liza.

Los dos Mazda R100 supervivientes compitieron con modelos de BMW, Lancia, NSU, Gordini, Mini, Alfa Romeo y Porsche. Finalizaron la carrera en quinto y sexto puesto, por detrás de cuatro Porsche 911. Aquellos pequeños cupés con motor rotativo demostraron su velocidad y fiabilidad en una de las carreras más duras de Europa. En el *Marathon de la Route* de 1969, un R100 terminó quinto, revalidando el éxito del Cosmo el año anterior.

Con el impulso de estos éxitos en ultramar, Mazda apostó decididamente por la competición en Japón y puso a punto el nuevo RX-3 cupé para competir con el Nissan Skyline en los campeonatos nacionales. En el Fuji Grand Prix de 1972 para turismos, los RX-3 hicieron historia al copar los tres



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

cajones del podio, en un momento en que la batalla por la supremacía con Nissan alcanzaba nuevos niveles de intensidad. El RX-3 se convirtió en un coche de carreras popular y competitivo en todo el mundo, que cosechó éxitos en Estados Unidos, Europa y Australia.

Sin embargo, el modelo que de verdad elevó a Mazda a la categoría de los grandes del automovilismo fue el Mazda RX-7. A lo largo de sus tres generaciones, este icono de Mazda participó en carreras y rallies con una miríada de especificaciones, con pilotos de la marca y equipos privados a los mandos. El Mazda RX-7 fue elegido para la primera participación del equipo oficial de Mazda en las 24 Horas de Le Mans, aunque fue su victoria absoluta en las 24 Horas de Spa de 1981 —la primera de un fabricante japonés— la que lo puso definitivamente en el mapa. De paso, ganó las ediciones de 1980 y 1981 del campeonato británico de turismos, dos victorias que le valieron un sólido prestigio en el Reino Unido.

El RX-7 también dejó su huella al otro lado del Atlántico, donde conoció un éxito continuado. Ganó las 24 Horas de Daytona de 1979 en su primera participación, dentro de la categoría GTU para coches con motores de menos de 2,5 litros. Después ganó el campeonato GTU siete años consecutivos. A partir de 1982, también ganó durante diez temporadas seguidas la categoría GTO, para coches con motores de más de 2,5 litros. Y, aunque la estructura de categorías haya cambiado, el éxito del RX-7 sigue sin tener parangón todavía hoy, ya que ha ganado más carreras de la IMSA que cualquier otro modelo a lo largo de la historia.

Si bien sus proezas en los circuitos están bien documentadas, las incursiones del RX-7 en los rallies son mucho menos conocidas. El 1 de febrero de 1984, el RX-7 fue homologado para competir en rallies, en la categoría Grupo B. El programa del RX-7 para este Grupo B recayó en el Mazda Rally Team Europe, un equipo creado por el piloto alemán de rallies Achim Warmbold, con base en Bélgica. A diferencia de los demás coches del Grupo B, todos con tracción a las cuatro ruedas, el RX-7 utilizaba tracción trasera. A pesar de ello, se apuntó algunos éxitos, como la ronda polaca del Campeonato Europeo de Rallies de 1984. Seguramente su éxito más notable fue el tercer puesto en el Rally Acrópolis, que formaba parte del Campeonato del Mundo de Rallies de 1985, con Ingvar Carlsson al volante. El Grupo B fue eliminado a finales de 1986, pero los aficionados recordaron durante mucho tiempo el Mazda RX-7, por su llameante motor rotativo y por la espectacular técnica de derrape lateral que exigía su tracción trasera.



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

El Cosmo, el R100, el RX-3 y el RX-7 han dado fama a Mazda en la competición internacional. Pero si hay algo que destaca por encima de todo lo demás es la relación de la marca japonesa con la carrera más famosa del mundo: las 24 Horas de Le Mans

Su primera toma de contacto con la prueba de Le Mans se remonta a 1970, cuando se instaló un motor rotativo Mazda 10A en el chasis de un Chevron británico, con el que el equipo belga Team Levi's International se convirtió en el primero en inscribirse en la prueba con un motor Mazda. Por desgracia, el Chevron-Mazda tuvo que retirarse después de tan solo 19 vueltas. De todos modos, 1970 marcó el comienzo de la larga asociación de Mazda con Le Mans. En 1973 y 1974 compitió con un prototipo japonés Sigma equipado con motores rotativos 12A, mientras que en 1975 un intrépido equipo privado francés participó con un RX-3. El RX-7 debutó en Le Mans en 1979. En 1981 se inscribieron dos RX-7 bajo la enseña Mazdaspeed; se trataba de dos modelos mejorados con motores 13B de dos rotores más potentes, capaces de desarrollar más de 300 CV.

En 1982 participó otro RX-7 y, en 1983, el equipo oficial Mazdaspeed se pasó a la categoría de prototipos con el pequeño Mazda 717C. El 717C estaba adaptado a la nueva reglamentación para el Grupo C de 1983. Se inscribió en el Grupo C Junior para motores más pequeños, con su motor de dos rotores y un chasis monocasco de aluminio. Su carrocería aerodinámica y sus ruedas traseras carenadas estaban diseñadas para alcanzar la máxima velocidad posible en la famosa recta de Mulsanne. De hecho, el coeficiente aerodinámico del escurridizo 717C era de tan solo 0,27. Pero, por su reducida carga aerodinámica trasera y su distancia entre ejes algo corta, aquel pequeño Mazda resultó problemático para los pilotos. No obstante, su velocidad y su resistencia le dieron el 12º puesto en la clasificación general y la victoria dentro del Grupo C Junior, mérito de los pilotos japoneses Takashi Yorino, Yojiro Terada y Yoshimi Katayama. Es más, la fiabilidad de Mazda se anotó un buen tanto, porque solo hubo otro coche del Grupo C Junior que consiguió terminar la carrera, y no fue otro que el segundo 717C, de los pilotos británicos Steve Soper, James Weaver y Jeff Allam, que cruzó la bandera de cuadros en el puesto 18º de la general.

En 1983, Mazdaspeed se inscribió en la categoría Grupo C2 —nueva denominación— con dos Mazda 727C. Este modelo era una evolución del 717C con el que había ganado el año anterior. Tenía el mismo chasis de Mooncraft y un motor 13B de dos rotores. De forma complementaria a la candidatura de Mazda, el estadounidense Jim Busby inscribió otros dos elegantes Lola T-616. Los Lola, de factura británica, montaban el mismo motor rotativo 13B que los modelos de serie. Además, se equiparon con unos neumáticos radiales experimentales BFGoodrich. Durante la carrera, hubo momentos en los que



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

la multitud pudo disfrutar con la visión y el sonido de aquel cuarteto de coches rodando juntos. Todos ellos cruzaron la meta, demostrando una vez más la resistencia de los motores de dos rotores. El equipo formado por los norteamericanos John O'Steen y John Morton, junto con el japonés Yoshimi Katayama —piloto estrella de Mazda—, llevaron al Lola-Mazda número 68 al 10º puesto en la general, que también le sirvió para hacerse con la victoria en la clase C2. Para redondear el éxito, el otro Lola-Mazda fue tercero en C2 y el primero de los 717C se aseguró la cuarta plaza en la categoría.

El palmarés de Mazda en Le Mans se acrecentó a finales de los noventa con otras tres victorias en su clase. En 1987 el Mazda 757 de David Kennedy, Pierre Dieudonné y Mark Galvin ganó en la categoría GTP e hizo 7º en la general; el Mazda 757 aún se llevaría a casa otro trofeo GTP en 1988 con un 15º puesto en la general, con el equipo formado por Yojiro Terada, David Kennedy y Pierre Dieudonné. Aquel Mazda 757 montaba un motor de tres rotores y fue el primer prototipo de Mazda con un chasis del diseñador inglés Nigel Stroud. Fue el predecesor del Mazda 767 de cuatro rotores, todavía más rápido y potente, que debutó en compañía del 757 en la edición de 1988 de las 24 Horas de Le Mans.

En 1989 fue sustituido por el 767B que, de nuevo, ganó en la categoría GTP con una 7ª plaza en la general. Pero el objetivo largamente acariciado por Mazda no era otro que una victoria absoluta en la carrera más famosa del mundo y, en 1991, el sueño se hizo realidad. La victoria de Volker Weidler, Johnny Herbert y Bertrand Gachot a los mandos del Mazda 787B el 23 de junio de 1991 fue la cumbre del éxito de Mazda en el mundo de la competición y el espaldarazo definitivo a la tecnología del motor rotativo, la piedra angular de esa vocación de Mazda de romper con lo establecido en el mundo de la competición desde 1968. Igualmente, fue la primera victoria de una marca japonesa en la carrera más famosa del mundo.

El motor rotativo no fue lo único que ensanchó las fronteras de la tecnología. El Mazda 787B fue también el primer coche que ganó en Le Mas con frenos de carbono y con un embrague de carbono. Y el primer coche de carreras de Mazda con el que se utilizó telemetría. El 787B con el chasis 002 se retiró inmediatamente de la competición y pasó a ocupar un lugar de honor en el Museo de Mazda. Hoy día sigue siendo un testimonio vivo —funciona a la perfección— de cómo el espíritu pionero de Mazda consiguió la victoria en la carrera más prestigiosa del planeta.

A finales de 1991, el reglamento de la prueba prohibió los motores rotativos. En 1992, Mazda hizo una aparición oficial final con el Mazda MXR-01, un modelo absolutamente radical. Este vehículo se basaba en el chasis del Jaguar XJR-14 de la temporada anterior. Jaguar se había retirado de la competición deportiva y eso permitió a Mazda adaptar aquel prototipo avanzado, diseñado por Ross Brawn, y



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

equiparlo con su motor V10 Judd. El modelo ganó fama instantánea por su extraordinario agarre. Solo se construyeron cinco unidades porque, por desgracia, la desaparición del Campeonato Mundial de Sport Prototipos a finales de 1992 supuso el fin del programa internacional de competición de Mazda y negó al MXR-01 la oportunidad de entrar en la leyenda.

Con todo, los éxitos en Le Mans no fueron lo único que hizo Mazda en los 80 y 90. Con su Mazda 323 con tracción a las cuatro ruedas encuadrado en el Grupo A del campeonato de rallies plantó cara a rivales como Lancia, Toyota y Ford. El 323 tenía un motor de 1,6 litros que desarrollaba 250 CV. No tenía la potencia de sus rivales de 2,0 litros, pero su pequeño tamaño y su facilidad de manejo jugaban a su favor, en especial sobre superficies heladas. Timo Salonen lo dejó bien claro cuando ganó el Rally de Suecia en 1987. En 1989, Ingvar Carlsson repitió la proeza ganando de nuevo en Suecia. La de 1989 fue la temporada más laureada de Mazda, porque Carlsson ganó también el Rally de Nueva Zelanda, prueba en la que el piloto local Rod Millen hizo segundo con otro 323. Al final de la temporada, Mazda pudo celebrar un tercer puesto en el Campeonato de Constructores del Mundial de Rallies. La siguiente generación del 323 siguió compitiendo a principios de los noventa, hasta que la marca se retiró del Campeonato Mundial de Rallies en 1991.

El Mazda 323 continuó siendo un coche muy popular y competitivo en rallies del Grupo N, en manos de pilotos y equipos privados. Hoy día, el Mazda 323 es una especie de estrella semiolvidada dentro del segmento de tracción total de Mazda. Seguramente es porque el lanzamiento del Mazda MX-5 en 1991 fue lo que de verdad hizo de Mazda en una referencia indiscutible dentro del automovilismo de competición en todo el mundo. El MX-5 se ha utilizado en copas monomarca, carreras de resistencia y competición amateur. Ha sido tal la respuesta de los conductores que, generación tras generación, el MX-5 siempre ha encontrado una fórmula para estar presente en los circuitos de carreras. El modelo de tercera generación llegó a participar en las 24 Horas de Nürburgring de 2014. Por su parte, en 2012 Mazda Reino Unido construyó un MX-5 GT4 a medida del Campeonato de Gran Turismo británico. En la actualidad, el MX-5 de cuarta generación compite en las series de resistencia Super Taikyu de Japón, por no hablar de la MX-5 Global Cup, que es una de las competiciones monomarca más populares y competitivas de Estados Unidos.

Si bien Mazda Corporation se retiró oficialmente de la competición internacional a principios de los noventa, la marca ha seguido cosechando éxitos en Estados Unidos. Hoy día, Mazda Motorsports North America compite al máximo nivel con dos coches con apoyo oficial en el Sportscar Championship 2020 de la IMSA, en donde corre el sorprendente prototipo Mazda RT24-P.



## NOTA DE PRENSA - MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

Pero lo mejor de todo es que, en Estados Unidos, hay más competidores privados que corren en pruebas de automovilismo con un Mazda —u otro coche con motor Mazda— que con cualquier otra marca. En todo el mundo, de México a Australia, de Europa a Norteamérica y, por supuesto, en Japón, muchos pilotos y equipos siguen eligiendo a Mazda para competir en carreras y rallies, lo que pone de manifiesto la naturaleza deportiva que la marca de Hiroshima infunde a todos sus modelos.

###

Para más información:

**Natalia García**

Directora de comunicación

Telf. 914185468/80

[ngarcia@mazdaeur.com](mailto:ngarcia@mazdaeur.com)

**Manuel Rivas**

Jefe de prensa

Telf. 914185450/80

[mrivas@mazdaeur.com](mailto:mrivas@mazdaeur.com)

Web de prensa: [www.mazda-press.es](http://www.mazda-press.es)

Web oficial: [www.mazda.es](http://www.mazda.es)

Facebook: [www.facebook.com/MazdaES](https://www.facebook.com/MazdaES)

Twitter: [@MazdaEspana](https://twitter.com/MazdaEspana)

**Mazda Motor Corporation**, empresa fundada en 1920 y con sede en Hiroshima (Japón), es uno de los mayores fabricantes de automóviles de Japón con unas ventas de 1,6 millones de unidades, que fabrica en nueve plantas. Mazda cuenta con cinco centros de I+D, está presente en más de 130 países con casi 50.000 empleados y acumula cerca de 1.200 premios desde el año 2002.

**Mazda Automóviles España, S.A.**, empresa fundada en marzo de 2000 y con sede en Madrid (España), es la filial de Mazda Motor Corporation en España y actualmente distribuye ocho modelos en el mercado español: Mazda2 (modelo urbano), Mazda3 (compacto), Mazda6 (berlina), Mazda MX-5 (descapotable), los modelos SUV Mazda CX-3, Mazda CX-5, Mazda CX-30 y el modelo 100% eléctrico Mazda MX-30, cubriendo prácticamente la totalidad de los segmentos del mercado. Cuenta con un capital humano de 60 empleados.