



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

UN SIGLO ROMPIENDO CON LO ESTABLECIDO: MAZDA 1920-2020

### **Mazda es la única marca que ha comercializado con éxito el motor rotativo**

- Gracias al Mazda RX7, lanzado en 1978 y con más de ochocientas mil unidades vendidas, fue su primer deportivo más emblemático con motor rotativo, un coche de culto.
- Mazda ha sido la única marca que ha ganado las 24 de Le Mans con un coche con motor rotativo.
- El motor rotativo podría reaparecer en los nuevos vehículos eléctricos de la marca.

**Madrid, 16 de abril de 2020.** Hay tres conceptos esenciales que conforman el ADN de Mazda y que nunca han dejado de fascinar a todos los que forman parte de este fabricante de Hiroshima: el placer de conducción, el diseño distintivo y ligero y el motor rotativo. Precisamente, este último supone uno de los hitos que mejor refleja el denominado como Espíritu Mukainada o lo que es lo mismo: la capacidad que Mazda ha demostrado a lo largo de su historia a la hora de afrontar los retos y superar las adversidades con éxito.

Y es que en los años 60, Mazda se encontraba en una encrucijada. El gobierno japonés estaba reestructurando la industria automovilística nacional y no había ninguna garantía de que Mazda pudiera subsistir al final del proceso. El presidente de Mazda, Tsuneji Matsuda, no estaba dispuesto a que la compañía fuera absorbida por un conglomerado automovilístico, y por ello, en 1961 firmó un acuerdo con la firma alemana NSU para desarrollar el motor rotativo y, de paso, preservar su independencia y carácter innovador. Sin embargo, este fue solo el primero de los escollos, ya que enseguida se vio que el motor presentaba muchas objeciones: sus vibraciones causaban un desgaste anormal. Las fugas de combustible a la cámara de combustión causaban nubes de humo blanquecino y espeso. Y el diseño de un solo rotor que había desarrollado NSU, si bien era lo bastante estable a altas revoluciones del motor, tenía unas características de entrega de par muy mejorables a velocidades más bajas del motor.



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

Todos esos problemas se solventaron gracias al trabajo exhaustivo de investigación y a la dedicación de un equipo de 47 ingenieros de Mazda —una cifra con un significado especial en la cultura japonesa, por la leyenda de los “47 rōnin”—. Este gran esfuerzo se plasmó finalmente en el Mazda Cosmo Sport de 1967, que fue el primer coche de producción en serie que montó un motor de dos rotores.

Este modelo fue el precursor de una saga de modelos legendarios, entre los cuales destaca uno que consiguió que los deportivos compactos con motor rotativo se hicieran un hueco entre los amantes de los coches, en Europa y en todo el mundo: el Mazda RX-7. Lanzado en 1978, fue su primer deportivo dirigido al gran público y, con el paso del tiempo, se convirtió en el vehículo con motor rotativo de mayores ventas de la historia. Además, llevó a niveles nunca vistos el éxito de la marca en los circuitos de competición.

Desde el principio, el rugido característico del motor de dos rotores del Mazda RX-7 revolucionó las pistas de carreras dentro y fuera de Europa. El RX-7 ganó en 1980 y 1981 el British Saloon Car Championship en la categoría de 1600 a 2300 cm<sup>3</sup>. También en 1981, demostró su fiabilidad cruzando en primera posición ante la bandera a cuadros de las 24 Horas de Spa. Fueron tiempos dorados, también en otros continentes. En Estados Unidos, el Mazda RX-7 ganó más de cien carreras de la IMSA, más que cualquier otro modelo de cualquier marca. Dominó la clase GTU (menos de 2500 cm<sup>3</sup>) y hasta ganó las 24 Horas de Daytona durante doce años consecutivos (de 1982 a 1993). Lo nunca visto. El Mazda RX-7 también probó sus fuerzas en el campeonato australiano de resistencia, en el que se alzó con la victoria entre 1982 y 1984. Y también en las 12 Horas de Bathurst, en el mismo país (campeón en 1992-95).

### **Curtido en las pistas de carreras**

Esta amplia experiencia del Mazda RX-7 adquirida en el mundo de la competición se trasladó al Mazda 787B de 710 CV, el coche que hizo tambalearse al *establishment* de los motores de competición de pistones en 1991, cuando ganó las celeberrimas 24 Horas de Le Mans. Sigue siendo el único coche sin motor de pistones que las ha ganado, en lo que fue incuestionablemente uno de los momentos más grandes en la historia del motor rotativo.



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

Este logro resulta todavía más notable si pensamos que el futuro del motor rotativo estaba en el aire cuando Mazda empezó a desarrollar el RX-7. Mazda había ido ofreciendo versiones con motor rotativo de la mayoría de sus modelos, hasta que llegó la crisis del petróleo de 1973-74: el petróleo se puso por las nubes y los motores vivaces pero sedientos de combustible tuvieron que ceder el paso a unidades con consumos mucho más ajustados. Mazda dejó de montar motores rotativos en la mayoría de sus modelos sedán, 5 puertas y wagon, y estuvo cerca de abandonarlos por completo, como habría hecho cualquier otro fabricante. Pero el entonces director de I+D, Kenichi Yamamoto, se resistió argumentando que el motor rotativo tenía una importancia crucial para la empresa como elemento diferenciador.

Yamamoto, que había liderado al equipo de ingenieros que, en los sesenta, desarrollaron los primeros motores rotativos, acometió una revisión en profundidad del motor 12A y consiguió reducir significativamente su consumo de combustible. Entre otras medidas, su equipo adoptó unas juntas apicales más duraderas —resolviendo con ello un elemento problemático— y mejoró la lubricación. A continuación, el equipo ayudó a diseñar el vehículo ideal para semejante motor. El motor rotativo, pequeño y ligero pero, a la vez, de funcionamiento muy fluido, potente y brioso, era perfecto para un deportivo. De hecho, el Mazda RX-7, un elegante cupé de suelo bajo, con el frente en forma de cuña y una luna trasera envolvente, se construyó específicamente a la medida del motor.

### **Todo un icono con motor rotativo**

El Mazda RX-7 de primera generación (la plataforma "FB") salió a la venta en Japón en 1978. Tardaría un año en llegar a Europa y causó sensación desde el primer instante. Con un peso en orden de marcha de apenas 1000 kg, los 100-135 CV que desarrollaba el motor 12A (según mercados) daban muchísimo de sí en términos de prestaciones. El motor se situó en posición delantera en la sección media del coche, por detrás del eje delantero. El vehículo, de tracción trasera, destacaba por una distribución del peso casi perfecta entre los ejes y por una maniobrabilidad extraordinaria. Con su diseño aerodinámico, el RX-7 compitió muy bien con modelos muy por encima de su nivel de precio. Era un coche increíblemente divertido de conducir y creaba una conexión muy especial con el conductor. Al motor 12A de dos rotores y 1146 cm<sup>3</sup> se le unió más tarde una versión con turbo para Japón, que desarrollaba 160 CV. En Norteamérica se presentó la versión 13B, con una cilindrada ligeramente mayor e inyección de combustible.



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

El Mazda RX-7 de segunda generación ("FC") se introdujo en 1985. Su diseño recordaba al de los Porsche y Mazda incorporó una serie de mejoras, como el DTSS (sistema de suspensión con alineación dinámica) y un turbocompresor. Porque resulta que la sobrealimentación se adaptaba muy bien a los motores rotativos, debido a las características de su escape. Además, mejoraba la entrega de par de manera especialmente efectiva en la banda media de revoluciones. El motor 13B de 1,3 litros se extendió a todos los mercados. Aunque en Europa el RX-7 se ofreció inicialmente con un motor atmosférico de 150 CV, no tardaron mucho en aparecer versiones con turbocompresor de doble entrada, primero con 180 CV y después con 200 CV. La versión más potente aceleraba de 0 a 100 km/h en 6 segundos y alcanzaba una velocidad punta de 240 km/h.

La tercera y última generación ("FD"), que llegó en 1992, era un *performance car* genuino. Un nuevo turbocompresor secuencial doble elevó el desarrollo del último motor 13B hasta los 239 CV, en su versión europea. Los entusiastas decían que era el RX-7 con mejor maniobrabilidad que se había construido. Solo necesitaba 5,3 segundos para pasar de 0 a 100 km/h y su velocidad máxima de 250 km/h (con limitador) puso a este biplaza de 1300 kg en la misma liga que los deportivos de lujo. Un paso lógico para la marca que acababa de triunfar en Le Mans... Desafortunadamente, el RX-7 dejó de comercializarse en la mayor parte de Europa en 1996, debido a la reglamentación sobre emisiones. Mazda siguió produciendo el modelo para varios mercados con el volante a la derecha e incluso elevó la potencia hasta los 280 CV en los últimos modelos, destinados exclusivamente a Japón.

### **Un récord tras otro**

El año 2002 supuso el final de uno de los deportivos más excepcionales de la historia. Entre 1978 y 2002, Mazda fabricó un total de 811.634 unidades; de lejos, la cifra más grande para cualquier modelo rotativo. Por el camino, varias versiones modificadas de cada una de las generaciones fueron dejando récords de velocidad en su clase en el desierto de Bonneville Salt Flats, en Estados Unidos, en 1978 (FB, 296 km/h), 1986 (FC, 383,7 km/h) y 1995 (FD, 389 km/h).

El espíritu del Mazda RX-7 siguió vivo. Primero, en el Mazda RX-8, que siguió su estela en 2003, y después poniendo las bases de numerosas innovaciones técnicas que fueron llegando. Quizá entre las llamativas hay que destacar los modelos Mazda con motor rotativo de hidrógeno, como el RX-8



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

Hydrogen RE, que podía funcionar con hidrógeno o gasolina, y el Mazda Premacy Hydrogen RE Hybrid, un minimonovolumen con un motor eléctrico y un motor rotativo de hidrógeno con sistema de combustible dual. Por último, la marca desarrolló un prototipo eléctrico del Mazda2 equipado con un pequeño motor rotativo de un solo rotor para aumentar la autonomía. Es probable que se monte un sistema similar en el Mazda MX-30, un novedoso SUV totalmente eléctrico que llegará a los concesionarios este año.

Para los entusiastas, el motor rotativo forma parte del ADN de Mazda y el Mazda RX-7 sigue siendo un icono entre los deportivos con motor rotativo y, por extensión, entre los vehículos de producción en serie con motor rotativo. Con el RX-7, Mazda hizo grandes avances en términos de ingeniería ligera, diseño deportivo y placer al volante. Toda esa base de conocimiento no ha dejado de evolucionar y se ha trasladado a todos los modelos de su gama actual. Seguramente, el RX-7 es el mejor ejemplo de la reputación y la dedicación de Mazda a romper con lo convencional, y sigue influyendo en los diseñadores e ingenieros que trabajan en los Mazda del futuro.

###

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)



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

**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 quince plantas. Mazda cuenta con seis centros de I+D y está presente en más de 100 países con casi 41.000 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) y 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.