



NOTA DE PRENSA

Mazda Automóviles España, S.A.

Modelos de Mazda que cambiaron la industria

Madrid, 7 de julio de 2010. El primer turismo de Mazda, el diminuto R360, salió de la cadena de montaje en 1960, en un momento perfecto en el que las economías de Japón y Alemania se desperezaban como gigantes dormidos. Con todo, Mazda siguió construyendo vehículos comerciales ligeros, muy demandados por un sector de la construcción en plena efervescencia, y su negocio de turismos siguió siendo muy reducido durante un par de años. Claro que eso no fue ninguna desventaja, porque dio a Mazda el tiempo necesario para crear coches bien diseñados, que ofrecieran más de lo que la gente esperaba. Algunos de esos vehículos dejaron una huella imborrable en la industria del automóvil.

La revolución de los sesenta: el Mazda 110S Cosmo Sport

El 110S Cosmo Sport fue uno de los deportivos más hermosos de la historia de Mazda. Para ser sinceros, su largo capó y su diseño de motor delantero con tracción trasera no eran ninguna novedad en 1967. La innovación estaba en su motor rotativo de dos rotores, el primero de este tipo que se montaba en un automóvil de producción. Después del fiasco del motor rotativo monorrotor del NSU Spider unos años antes, los ingenieros de Mazda consiguieron lo que muchos consideraban imposible: un motor rotativo para un turismo, fiable y duradero, incluso aunque se pusiera a diario a 7.000 revoluciones. Y para que no cupiera la menor duda, Mazda llevó su Cosmo Sport a la edición de 1968 del *Marathon de la Route*, una dura carrera de resistencia de 84 horas de duración, en el circuito alemán de Nürburgring, en la que terminó cuarto. Nacido en una década de revoluciones, se convertiría en el primer clásico de culto de Mazda. Bello a la vista, divertido de conducir y fiable para los estándares de la época, el Cosmo Sport cambió la mentalidad del público hacia los motores rotativos. Su especial concepto fue, además, la base de todos los deportivos de Mazda con motor rotativo que siguieron su estela.



Mazda Automóviles España, S.A.

C/ Sor Ángela de la Cruz, 6, 12ª planta | 28020 Madrid
Telf: 914185450
ngarcia@mazdaeur.com mrivas@mazdaeur.com
www.mazda-press-spain.com



NOTA DE PRENSA

Mazda Automóviles España, S.A.



Los confortables setenta: el Mazda RX-7

Una década después, hacer la revolución ya no era tan importante como tener estilo y expresarse como individuo. Cuando apareció el Mazda RX-7, respondió instantáneamente a esa necesidad tan de los setenta de destacar a toda costa. Tenía un diseño en forma de cuña, la luna trasera era al mismo tiempo un portón de vidrio, tenía faros escamoteables, colores de carrocería llamativos y unas tapicerías dignas del mismísimo Andy Warhol. Pero es que además fue un concepto muy flexible: en los 30 años siguientes se vendió en versiones manuales de cuatro y cinco velocidades, en versión automática, como descapotable, como cupé de cuatro plazas, con motor de tres rotores, con dos rotores y turbocompresor... y se ofreció en más versiones especiales que ningún otro Mazda anterior o posterior. ¡Era un verdadero exceso! Se tragaba la gasolina y conducirlo era un torrente inagotable de diversión. El motor estaba colocado en la parte media del vehículo; esto, unido a su tracción trasera, le proporcionaba una distribución del peso prácticamente perfecta y lo convertía en uno de los deportivos más maniobrables de su época. Al igual que hiciera el Cosmo Sport, el RX-7 se ganó una reputación en el automovilismo de competición, ganando el campeonato de la serie GTU en las 24 Horas de Daytona de 1979, el campeonato británico de turismos de 1980 y las 24 Horas de Spa un año después, por delante de un grupo de musculosos BMW. Mazda vendió más de 1,8 millones de unidades del RX-7, que se convirtió en el deportivo con motor rotativo más popular de la historia.



Mazda Automóviles España, S.A.

C/ Sor Ángela de la Cruz, 6, 12ª planta | 28020 Madrid

Tel: 914185450

ngarcia@mazdaeur.com mrivas@mazdaeur.com

www.mazda-press-spain.com



NOTA DE PRENSA

Mazda Automóviles España, S.A.



Los excesos yuppies de los ochenta: todos querían un roadster

Apenas había superado el mundo la resaca de los sesenta y los setenta cuando Bob Hall esbozó un pequeño roaster descapotable en la pizarra de la oficina de Kenichi Yamamoto en Hiroshima. Aquel coche no resultaba muy funcional que digamos, ni había muchos motivos racionales para comprárselo. Eso explica por qué Yamamoto-san tuvo que esperar una década para que se aprobara su producción en serie. Mazda presentó su pequeño roadster en el Salón del Automóvil de Chicago de 1989 y, de nuevo, acertó a hacerlo en el momento perfecto. Ganar dinero estaba de moda y había surgido una base de clientes jóvenes, que ascendían socialmente y querían comprar algo para mostrar su éxito a los demás. El pequeño roadster era lo bastante frívolo como para responder a esta demanda y tenía un precio que lo hacía asequible a los ingresos de un yuppie. Tenía faros escamoteables como los del RX-7 y un exterior compacto y con una soberbia estética. Era rápido y ligero, con un interior clásico y acogedor. Conducirlo era emocionante y, con la capota abierta, todos se volvían a mirarlo. El Mazda MX-5 vivió un éxito desenfrenado y demostró que el roadster clásico no estaba muerto, ni mucho menos. En los veinte años siguientes, prácticamente todos los fabricantes han tratado de emularlo.



Mazda Automóviles España, S.A.

C/ Sor Ángela de la Cruz, 6, 12ª planta | 28020 Madrid
Telf: 914185450
ngarcia@mazdaeur.com mrivas@mazdaeur.com
www.mazda-press-spain.com



NOTA DE PRENSA

Mazda Automóviles España, S.A.



El nuevo milenio. El Mazda6 marca la nueva cota de referencia

A finales de los noventa, Mazda sentó las bases para una década de éxito con el desarrollo de su nuevo mensaje de marca *Zoom-Zoom*, fraguado en el optimismo del nuevo milenio. Para hacer realidad ese mensaje, se desarrolló toda una nueva generación de vehículos. El primero de ellos fue el Mazda6, presentado en 2002. Este modelo no tenía nada que ver con la anterior berlina media de Mazda. La audacia de sus grupos ópticos delanteros y traseros y su frontal estilizado le daban una apariencia más deportiva que la de sus competidores. Los motores de gasolina MZR que montaba desarrollaban potencia con generosidad, al tiempo que la sincronización secuencial de válvulas lo hacía divertido de conducir. Si a esto le añadimos su amplio interior, un precio asequible y tres versiones de carrocería, el resultado fue una nueva cota de referencia entre los automóviles medianos japoneses; una posición que el Mazda6 sigue manteniendo a día de hoy.



Mazda Automóviles España, S.A.

C/ Sor Ángela de la Cruz, 6, 12ª planta | 28020 Madrid

Tel: 914185450

ngarcia@mazdaeur.com mrivas@mazdaeur.com

www.mazda-press-spain.com



NOTA DE PRENSA

Mazda Automóviles España, S.A.



###

¿Sabías que...

...existe un vídeo sobre este tema y sobre la historia de Mazda en general?

[Descargar vídeo sobre la historia de Mazda ►](#)



90TH
ANNIVERSARY



Mazda Automóviles España, S.A.

C/ Sor Ángela de la Cruz, 6, 12ª planta | 28020 Madrid

Tel: 914185450

ngarcia@mazdaeur.com mrivas@mazdaeur.com

www.mazda-press-spain.com