



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

30º aniversário da vitória da Mazda nas 24 Horas de Le Mans de 1991

- O Mazda 787B foi o primeiro automóvel japonês a vencer em Le Mans
- Foi, também, a primeira e única até à data, vitória de sempre de um motor rotativo
- Feito alcançado pelo Team Mazdaspeed, estrutura orientada por Takayoshi Ohashi, e pela tripla de pilotos Johnny Herbert, Volker Weidler e Bertrand Gachot
- Para além da vitória à geral, o 787B alcançou ainda um 6º lugar e um 787 garantiu a 8ª posição, no que foi considerado como uma enorme conquista.

Lisboa, 16 Agosto 2021. Os relógios batiam as 16h00 do dia 23 de Junho de 1991, um Domingo, mas não um Domingo qualquer. Em França, Johnny Herbert voava pela recta Mulsanne, aos comandos do seu Mazda 787B cor-de-laranja, quando, através do rádio da sua equipa, recebeu a notícia por todos esperada: ele e os seus companheiros de equipa na Mazdaspeed, a filial de competição da Mazda, venciam as exigentes 24 Horas de Le Mans, o evento mais famoso de entre as corridas de resistência.

Foi uma vitória histórica e imensamente popular, já que nunca antes nenhum outro carro equipado com motor rotativo havia levado de vencida essa competição. Eis-nos chegados a 2021, ano em que se comemora o 30º aniversário sobre esse inolvidável feito.

1991 foi o ano do agora ou nunca

O sucesso do 787B em Le Mans, nesse fim-de-semana de 1991, foi o culminar de uma década de preparativos. Recuando a 1967, a Mazdaspeed ganhava vida através da Mazda Auto Tokyo, um dos maiores Concessionários Mazda da capital japonesa, então como estrutura independente de competição automóvel. Gerida pelo incansável Takayoshi Ohashi, a equipa inscreveu-se, pela primeira vez, em Le Mans em 1974, palco a que regressaria por mais 13 vezes, ao longo de 18 anos. Em 1983, a Mazdaspeed tornar-se-ia numa subsidiária da Mazda Motor Corporation, para no final dos anos 80, Takaharu Kobayakawa, outrora gestor do Programa Mazda RX-7, ficar responsável pelas actividades desportivas da Mazda. Em conjunto com Ohashi, Kobayakawa teria a seu cargo a supervisão do programa para Le Mans.

Uma mudança nos regulamentos prevista para a época seguinte significava que o motor rotativo que equipava o 787B passaria a ser considerado proibido, pelo que para a Mazdaspeed chegava a fase do agora ou nunca! Por outro lado, Ohashi obteve uma pequena, mas importante vitória ao assegurar uma emenda da FISA (a entidade máxima que, na altura, geria o desporto automóvel mundial; hoje FIA) permitindo que o 787B funcionasse na sua configuração padrão, enquanto que a competição era obrigada a adicionar lastro como parte de um novo regulamento. Levando tudo isso em conta e fazendo alinhar três competitivos pilotos de F1 - Johnny Herbert, Volker Weidler e Bertrand Gachot - a Mazda apostava na esperança de que uma vitória à geral era possível.



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

Grande parte da corrida decorreria sem incidentes. Uma partida bem conseguida permitiu a Weidler encontrar o caminho por entre o vasto pelotão, tendo o 787B evoluído em pista sem registar quaisquer falhas durante toda a noite. A três horas do final das 24, o Mazda #55 ocupava o 2º lugar. Subitamente, o Mercedes-Benz, que então liderava, sofreu uma avaria e desistiu, pelo que a Mazda passava para a frente da corrida.

O 787B #55 manter-se-ia na frente até final, garantindo a primeira vitória à geral para uma equipa japonesa em Le Mans. Outros dois 787B da equipa (#18, de Dave Kennedy / Stefan Johansson / Maurizio Sandro Sala, e #56, de Pierre Dieudonné / Takashi Yorino / Yojiro Terada) também cruzaram a bandeira de xadrez, terminando nos 6º e 8º lugares, respetivamente, no que foi considerado uma enorme conquista!

Johnny Herbert, o piloto que cruzou a linha de chegada no 1º lugar

"Estava exausto e desidratado. Foi apenas a adrenalina que me fez chegar à marca das 24 Horas".

Johnny Herbert pertence a um clube exclusivo de vencedores que não subiram ao pódio após essa sua vitória em Le Mans. Herbert estava inconsciente no Centro Médico do circuito, não podendo, assom, celebrar com os seus companheiros de equipa a entrega do troféu à Mazdaspeed. A corrida tinha feito uma vítima. Durante o fim-de-semana, Herbert teve muitas dificuldades em dormir e os nervos significavam que apenas a massa instantânea que comia permaneceria no estômago, providenciando a energia de que necessitava.

À medida que as últimas horas da corrida decorriam, Takayoshi Ohashi, Director do Team Mazdaspeed, e Jacky Ickx, Consultor e Director de Equipa, decidiram pedir, via rádio, a Herbert que prolongasse o seu período de condução até ao final da corrida. Com a vitória ali tão perto, Ohashi não estava disposto a arriscar na incerteza de uma paragem extra nas boxes e de uma mudança adicional de piloto. Herbert concordou, embora se encontrasse exausto e muito desidratado, contando apenas com a adrenalina para o fazer ultrapassar a marca das 24 horas e, assim, confirmar a vitória da Mazda.

Herbert tinha sido apresentado à Mazdaspeed por David Kennedy, então piloto da Mazda em 1990. Recuperando de lesões sofridas em 1988, num acidente que quase o obrigou a terminar antecipadamente a sua carreira, era um piloto muito apreciado e tinha tido uma boa experiência na Fórmula 1.

Herbert refere que o Mazda era *"muito mais fácil de conduzir do que um carro de F1"*, com *downforce* e forças "g" significativamente menos agressivas. O confortável habitáculo do 787B estava surpreendentemente bem organizado e *"o motor rotativo era absolutamente fantástico"*. Lembra-o como sendo *"incrivelmente suave"* e, crucialmente, à *"prova de bala em termos de fiabilidade"*. Quanto à caixa de velocidades, Herbert ri-se quando se recorda dela como sendo *"a mais lenta do mundo"*, concordando que a mesma foi concebida para ser resistente e não rápida. Enquanto as equipas contemporâneas de Le Mans podem mudar uma caixa de velocidades em menos de dois minutos, durante uma paragem nas boxes, em 1991, a transmissão teve de durar a totalidade das 24 horas.

Herbert reforça que o excelente 787B era um produto de uma equipa que operava no auge das suas forças. Ohashi era alguém *"muito astuto e com um grande sentido de humor"*. Tinha passado os 10 anos



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

anteriores a recrutar algumas *"mentes brilhantes da área da engenharia"* e abraçado uma política de recrutamento verdadeiramente internacional, integrando Nigel Shroud, *designer* britânico de automóveis, e o experiente piloto belga Jacky Ickx, seis vezes vencedor de Le Mans, assumindo funções de Conselheiro e de Consultor no processo de gestão da equipa.

"A Mazdaspeed era uma equipa muito pequena, em comparação com o poderio da concorrência, como a Mercedes-Benz e a Jaguar", recorda Herbert, mas em Junho de 1991 estava *"numa posição perfeita porque tinha passado por um enorme processo de aprendizagem"* ao longo dos anos anteriores. Condutores experientes, como Pierre Dieudonné e Yojiro Terada, entre outros, trouxeram experiência ao grupo de pilotos da Mazdaspeed e, apesar de serem vistos como menos favorecidos, não houve dúvidas sobre o empenho e dedicação nos quais se baseou a vitória tão arduamente conquistada.

Trinta anos depois dessa memorável corrida, Herbert revela as suas memórias. Lembra-se da camaradagem com os seus colegas de equipa, enquanto competiam para obter a mesma velocidade do 787B, mantendo estáveis os valores de consumo de combustível prescritos (1,9 l/km); recorda o bonito grito do motor do 787B, *"ecoando na bancada principal e no complexo do paddock"*; e durante a noite lembra-se de ver os fãs, ao longo do circuito, a dormir nas suas cadeiras e sacos-cama, iluminados pelas chamas que saíam dos escapes do 787B enquanto reduzia a velocidade na aproximação à curva de Indianapolis.

Mas lembra-se, sobretudo, do *"enorme sorriso"* que se espalhou pelo rosto de Ohashi, na altura em que o seu principal rival, um Mercedes-Benz, sobreaqueceu e desistiu, passando a liderança da corrida ao 787B #55. Com a chegada da marca das 24 horas e com a vitória confirmada, Herbert recorda os fãs que se apressaram a entrar na pista para celebrar uma vitória *"extremamente popular"*.

O #55 tornou-se, assim, num ícone de Le Mans e do desporto automóvel e o facto de *"terem sido precisos 27 anos para outra equipa japonesa vencer em Le Mans"* é uma prova da importância do feito alcançado pela Mazda.

Pierre Dieudonné, piloto Mazdaspeed do 787 #56 em 1991

***"O #55 transformou-se num ícone. Após a vitória em Le Mans, o carro ganhou toda uma aura de magia em seu redor"*.**

Vencedor de outra icónica prova de resistência em 1981, as 24 Horas de SPA, aos comandos de um Mazda RX-7, Pierre Dieudonné estava habituado a ser bem-sucedido ao volante de um carro de corridas da marca de Hiroshima. Mas as suas memórias da corrida de Le Mans de 1991 são particularmente especiais.

Recorda-se de Johnny Herbert estar a *"passar por um inferno"* devido às lesões causadas pelo acidente que havia sofrido em 1988, bem como de ver pedaços de carbono a saltar da zona dos pés, a cada troca de piloto. *"A equipa não era considerada favorita"*, recorda, *"mas a Mazdaspeed era tecnicamente forte e sabia que tinha uma hipótese"*.

O piloto belga ficou, igualmente, impressionado com a *"incansável busca"* da Mazda pelas suas ambições e objectivos. Desde 1991 que Dieudonné conduz exclusivamente automóveis Mazda, contando, actualmente, com um Mazda3, enquanto a sua esposa conduz um CX-5.



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

Takaharu Kobayakawa, Gestor do Programa Mazda Motorsport em 1991

“1991 foi a demonstração perfeita da determinação de Mazda em nunca desistir”.

Kobayakawa afirma que, em 1989, o pedido de 100 cavalos adicionais de potência ao motor rotativo por parte de Pierre Dieudonné atordoou o departamento de engenharia da Mazda. Essa tarefa foi entregue a Yasuo Tatsutomi, Director de Planeamento e Desenvolvimento de Produto da Mazda, ficando responsável por encontrar essa potência extra

Apesar de alguns membros da equipa considerarem ser um feito *“impossível”* de alcançar, todos arregaçaram as mangas, cancelaram-se férias e trabalharam-se todas as horas disponíveis. Pensa-se terem sido propostas mais de 1.000 potenciais melhorias para o motor, sendo que, no final, se implementaram 80 delas, integrando-as no motor do 787B de 1991.

Após a vitória, o bloco foi enviado de volta para o Japão e Kobayakawa pediu que fosse totalmete desmontado para ser analisado ao pormenor, com a particularidade de que convidou um grupo de jornalistas para assistir ao processo. Estava em tão boas condições que a Mazda acredita que poderia ter sido utilizado em nova corrida de 24 horas.

Um longo caminho até à vitória da Mazda em Le Mans

Embora o lendário 787B seja lembrado, até hoje, como o único carro de competição de motor rotativo a alcançar o 1º lugar em Le Mans, nenhum dos seus antecessores deverão ser esquecidos, dado que, afinal de contas, foram eles que abriram o caminho para esta vitória. Carros de corrida com motores rotativos da Mazda participaram na edição de 1970 de Le Mans, processo que se prolongou em diversas edições seguintes, incluindo-se, entre eles, um Chevron B16 modificado, bem como os Mazda MC73, MC74 e Mazda 252i, 253 e 254, baseados no Mazda Savanna RX-7. Infelizmente, nenhum deles alguma vez alcançaria uma vitória.

O primeiro carro da Mazda especificamente concebido para competição foi o Mazda 717C, contando com um motor rotativo 13B. Três deles participaram na edição de 1983 Le Mans, tendo dois cruzado a linha de chegada, um vencendo a classe Júnior do Grupo C, no seu ano inaugural, o outro terminando em 2º na sua classe. O 717C #60 também registou a melhor economia de combustível durante toda a prova, fazendo uma média de 3,2 km por litro.

No ano seguinte foram quatro os Mazda de motor rotativo integrados na rebaptizada classe C2 (antigo Grupo C Júnior), dois 727C inscritos pela equipa Mazdaspeed e dois Lola T616, da equipa americana B.F. Goodrich. Todos chegariam ao final das 24 horas, o melhor dos quais um Lola no 10º lugar da geral, impondo-se na classe C2.

Dois anos depois, nas 24 Horas de Le Mans de 1986, a Mazda passava para a categoria IMSA-GTP, na qual se permitiam carros mais leves, mas com a mesma atribuição de combustível que a classe C1. Os dois Mazda 757 desse ano tiveram problemas técnicos, mas as claras melhorias registadas em termos de potência deu à equipa toda uma nova esperança para o futuro. Essas suas esperanças ver-se-iam confirmadas no ano seguinte, quando uma evolução do Mazda 757 alcançou um 7º lugar à geral e 1º na classe IMSA-GTP, a melhor classificação final de sempre para um carro japonês.



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

O ano de 1988 assistiu à introdução do motor de quatro rotores no Mazda 767, a base do que, numa evolução posterior, alcançaria a tão desejada vitória, para em 1989, com uma versão mais evoluída do 767B, a Mazda alcançar novo resultado de destaque, colocando três carros nos três primeiros lugares da classe GTP. Mesmo tendo em conta que na edição seguinte, de 1990, o 787 não ter conseguido completar a totalidade da corrida, estabeleciam-se as bases para a estrondosa vitória do ano seguinte.

O Mazda 787B #55 em resumo

- Posição na grelha de partida: 12º;
- Velocidade média: 205,333 km/h alcançados na vitória do 787B;
- Peso: 830 kg (170 kg mais leve do que os restantes veículos de competição).

###

Notas para Imprensa:

- Em honra do 30º aniversário sobre a data deste extraordinário feito da Mazda em Le Mans, foi criado um website especial. Junte-se a essas celebrações em www.mazda.com/en/innovation/lemans30th/

- Vídeo: [Le Mans Victory 30th anniversary special edition - 1991 Le Mans victory movie](#)

- Imagens de alta resolução (fotos e vídeos) da temática do presente Comunicado de Imprensa disponíveis em www.mazda-press.pt/

Importante: É necessário registo individual para aceder ao Portal de Imprensa da Mazda Motor de Portugal.

###