



Museo Mazda

Zoom Zoom a través de los años

Museo de coches | Es fascinante observar la influencia de una compañía grande sobre una ciudad. La sede principal de Mazda est a en la ciudad japonesa de Hiroshima. Ya cuando uno se acerca a la ciudad, nota que los Mazda dominan las calles. Casi cada taxi es un Mazda. Hay un hospital Mazda. Es evidente quién es el patrocinador del estadio "Zoom Zoom". En breve: estamos en el lugar ideal para conocer la historia de Mazda!

Hace muchos años la ciudad de Hiroshima ya tenía muchas compañías que forjaban hierro. En conjunto con la disponibilidad de un campo abierto muy amplio, era la base ideal para una fábrica de coches. Entretanto la ciudad ha crecido de tal forma que ha absorbido la fábrica.

Ésto se nota bien en el recorrido en bus que lleva a los visitantes desde la oficina a la fábrica. El terreno es tan extenso que incluye hasta puentes sobre ríos y barrios residenciales. El museo Mazda se encuentra en lo que era un parking. Por eso, los techos son tan bajos, que los europeos tienen que agacharse un poco!

El comienzo

la historia detrás de la compañía que ahora conocemos como "Mazda" comenzó en un momento inoportuno. En los años 30 del anterior siglo, la economía japonesa no estaba bien. La mayoría de los productores trataron de resolver la crisis con la producción de coches de lujo para gente afortunada, el único grupo que podía gastar dinero en un coche. Mazda eligió otro rumbo y desarrolló el triciclo "Mazda-go" (1931) para satisfacer la necesidad de

transporte de empresas pequeñas. En los primeros años Mazda solamente tenía competencia de Daihatsu y creció rápidamente.



El primer coche Mazda para la familia data de 1960: el "R360 Coupé", un cochecito enterneador (en la foto con el techo blanco y azul) con tracción trasera y el motor de dos cilindros y 16 cv atrás. El R360 fue un éxito absoluto en la propia región de Hiroshima, en el resto de Japón, Subaru dominaba el mercado.



El R360 fue sucedido por el "Carol 600 Deluxe" (1963), un digno coche de cuatro puertas y para cuatro personas. El ejemplar en el museo era el Mazda número millón y por eso lo rodaron directamente de la fábrica al museo. La mayoría de los coches en el museo no funciona (según el encargado sería demasiado costoso) pero este Carol dorado indica apenas 60 en el cuentakilómetros y está entonces en estado nuevo.



En el siguiente espacio el tema son los años 80 y 90 del anterior siglo. Nuevamente Mazda enfatizó la tecnología especial con el "RX7" y el "Eunos Cosmo" de 1992 que se ve muy americano. Éste último nunca ha sido exportado y tiene un motor Wankel con tres en vez de dos rotores. Ésto mejora sus prestaciones (280 cv de tres veces 654 cc) pero también sube el consumo aún más.



Deportivo

En 1967 Mazda muestra por primera vez el carácter deportivo, que ahora es tan tã-pico, con el "Cosmo Sport". Era el primer coupé con motor rotativa o Wankel (dos cámaras, 491 cc, 110 cv). Unos años después, seguido por el "Familia Presto Rotary Coupé" (1970), que costó la mitad y tenía prácticamente el mismo motor. El Cosmo era más elegante y, por eso, siempre fue el más deseado de los dos.



El mayor éxito con el motor Wankel, logró Mazda con el "787B" (1991) con el cual una fábrica japonesa por primera y última vez ganó las 24 horas de Le Mans. El 787B tiene cuatro rotores y saca más de 700 cv de una cilindrada de cuatro veces 654 cc. Este coche de carrera ocupa el espacio central en este ambiente, donde además se explica el funcionamiento del motor Wankel con varios modelos abiertos.



Coche del año

Desde el principio Mazda ha colaborado con Suzuki para desarrollar coches pequeños. Hasta el día de hoy muchos Suzuki también están disponibles con el nombre Mazda. Un clon muy especial de Suzuki es el "AZ-1" (1992). Es un coche deportivo muy pequeño con puertas de ala de gaviota y motor central. Gracias a las pequeñas dimensiones, recibe ventajas fiscales en Japón.



La primera generación del Mazda 323 se llamaba "Familia" en Japón. Este coche fue el primero del año en Japón (1980). Estaba además disponible como cabriolet. Mazda también muestra el coche japonés del año 1982: el 626.

Visitar la fábrica

En el museo de Mazda también muestran cómo los coches son desarrollados. Como modelo usan el último coche del año, el Mazda CX-5. Están presentes los originales bosquejos, el modelo 1:1 en arcilla y un modelo del salpicadero.



Luego los visitantes son familiarizados a través de diversas maquetas con el proceso de producción. Comienza con remachar: la producción de partes de la carrocería desde rollos de acero. Luego se ve el proceso de pintar y otros. Con estos conocimientos la visita termina en la parte más llamativa de la fábrica: el ensamblaje. Esqueletos desnudos reciben puertas, ventanas, salpicadero y más. El visitante ve en vivo y directo como nace un coche.



Como en casi todas las fábricas de coches, es prohibido fotografiar. El visitante es mantenido a cierta distancia, porque tiene que caminar en una pasadera que está varios metros arriba de la línea de producción.

Finalmente

Una colección de coches concepto demuestra el futuro según Mazda. Lo más importante no es el

diseño, sino la tecnología. En los últimos años, Mazda se ha concentrado en la propulsión a hidrógeno. Mazda no cree en la "pila de combustible", porque según Mazda pasará demasiado tiempo hasta tener suficientes puntos de venta de hidrógeno. Por eso, Mazda está trabajando en un híbrido que combina lo mejor de ambos mundos.



Conclusión

La sede central y la mayor fábrica de Mazda están establecidos en la ciudad japonesa de Hiroshima. Luego de hacer una reservación, visitantes pueden recibir un tour por el museo y la fábrica. La fábrica es algo especial, porque ha crecido tanto en el transcurso de los años que ciudad y fábrica se han unido sin costuras.

El museo de Mazda es, sin embargo, de tamaño pequeño, sobre todo cuando lo comparas con museos de otras marcas. No solamente es limitada la colección, sino también la presentación. Hay muy pocas partes interactivas y la decoración es simple. No obstante eso, el museo da una buena imagen de la historia de Mazda, los actuales métodos de producción y las ideas para el futuro. ■

