



COMMUNIQUE DE PRESSE - MAZDA FRANCE

MAZDA CELEBRE LES 35 ANS DE SA VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS AU SALON RETROMOBILE 2026

- La Mazda 787B, voiture victorieuse aux 24 Heures du Mans en 1991, sera exposée au salon Rétromobile du 28 janvier au 1^{er} février 2026 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, sur le stand Mazda situé Hall 7-2, stand D-083.
- 1^{er} constructeur automobile japonais à avoir remporté les 24 Heures du Mans, Mazda exposera également plusieurs voitures équipées d'un moteur rotatif, fil rouge de notre exposition cette année pour Rétromobile.
- Trois modèles anciens à succès incarneront l'histoire de cette technologie : Mazda Cosmo Sport 110S, Mazda Luce R130 et Mazda RX-7.

Saint Germain en Laye, le 18 décembre 2025. A l'occasion de la 50^{ème} édition du Salon Rétromobile, Mazda mettra à l'honneur l'histoire de cette victoire extraordinaire de 1991. La voiture de course Mazda 787B et trois véhicules anciens dotés du moteur rotatif seront exposés du 28 janvier au 1^{er} février 2026 pour célébrer les 35 ans de sa victoire aux 24 Heures du Mans.



Mazda présente la voiture de course 787B, vainqueur du Mans en 1991, entourée de trois voitures de séries iconiques afin de retracer l'épopée de cette technologie marquant l'histoire de Mazda depuis les années 60 jusqu'à aujourd'hui.

Imaginer un moteur parfait, compact, léger et puissant à souhait. D'une faible cylindrée mais doté d'une courbe de couple parfaitement régulière. Un moteur alliant une grande vivacité de montée en régime et une extrême durabilité. Une sonorité envoûtante et une absence totale

Pour plus d'informations, merci de contacter :
Mazda Automobiles France, 34, rue de la Croix de Fer, CS 80131
78105 Saint-Germain-en-Laye Cedex France
mazda-presse@mazda.fr, www.mazda-press.com/fr/



de vibrations. Ce chef-d'œuvre de technologie qu'est le moteur rotatif est à jamais associé à l'histoire de Mazda pour laquelle les ingénieurs n'ont eu de cesse de se surpasser.

La rétrospective commencera avec la Mazda Cosmo Sport 110S en 1968. Ce modèle a une place toute spéciale dans le cœur des fans de Mazda et de sports mécaniques puisqu'il est le premier modèle bi-rotor sur le marché qui inaugurera la lignée des Mazda sportives à moteur rotatif, comme la Mazda RX-7 en 1979, et tant d'autres.

Puis, après dix ans de travail et de compétitions, le dimanche 23 juin 1991 à 16 heures, le pilote, Johnny Herbert, alors qu'il fonçait sur la ligne droite des Hunaudières au volant de sa Mazda 787B, reçut une nouvelle à la radio de l'équipe. Herbert, Volker Weidler, Bertrand Gachot et leurs coéquipiers de Mazdaspeed – la filiale de Mazda spécialisée dans le sport automobile – avaient remporté la redoutable épreuve des 24 Heures du Mans, la plus grande course d'endurance du monde.

Ce fut une victoire historique et extrêmement populaire. Aucune autre voiture à moteur rotatif n'avait jamais remporté cette course auparavant.

Du 28 janvier au 1^{er} février 2026, Hall 7-2, Mazda accueillera tous les visiteurs désireux de partager leurs souvenirs de l'époque et de revivre cette fabuleuse victoire aux 24 Heures du Mans.

« Cette victoire reflète les valeurs fondamentales de Mazda : la passion de l'automobile et l'esprit de challenge, l'endurance et la résilience. Mazda a conduit la technologie du moteur rotatif jusqu'à la victoire en l'optimisant d'une année sur l'autre pour remporter les 24 Heures du Mans en 1991. Nous sommes ravis de mettre en lumière nos belles voitures anciennes au Salon Rétromobile, elles ont fait la renommée de Mazda depuis les années 60, c'est une façon de leur rendre hommage », déclare Laurent Thézée, Président de Mazda France.



Les visiteurs du salon auront le plaisir de découvrir sur le stand Mazda les véhicules suivants :

Mazda 787B, numéro 55

Châssis authentique de réserve de l'équipe Mazda en 1991

Moteur quadri rotors atmosphérique

Cette réplique provient du Musée des 24 Heures du Mans, prêtée pour l'occasion.

La 787B qui a couru le Mans en 1991 est conservée au Musée Mazda à Hiroshima.

Mazda Cosmo Sport 110S de 1969

Moteur bi-rotor 2 x 491 cm³ de 110 chevaux

Vitesse max. 185km/h

Propulsion

Le véhicule exposé provient du Musée Mazda situé à Augsburg en Allemagne.

Mazda Luce R130 de 1969

Moteur bi-rotor 2 x 655 cm³ de 124 chevaux

Vitesse max. 190km/h

Traction

Le véhicule exposé provient du siège de la filiale de Mazda aux Pays Bas.

Mazda RX-7 de 1979

Couleur Sunrise Red

Moteur bi-rotor 2 x 573 cm³ de 105 chevaux

Vitesse max. 210km/h

Propulsion

Le véhicule exposé provient du Musée Mazda situé à Augsburg en Allemagne.

Contacts Presse

David Barrière

Directeur Marketing & Communication

David.barriere@mazda.fr

+33 (0)1 61 01 65 95

Julie Razurel

Responsable Département Presse

Julie.razurel@mazda.fr

+33 (0)1 61 01 65 92

A propos de Mazda

Mazda Motor Corporation est un des principaux constructeurs automobiles japonais avec une production de 1.6 million de voitures par an. L'entreprise a été fondée en 1920 et son siège social se situe à Hiroshima au Japon où la marque dispose de 3 sites de production. La recherche et le développement occupent une place prépondérante chez Mazda avec 5 centres dédiés dans le monde. L'innovation est au cœur de la stratégie de l'entreprise, cela a permis à Mazda de remporter les 24 heures du Mans en 1991 avec une voiture à moteur rotatif ou, plus récemment, de développer les Technologies Skyactiv qui équipent dorénavant tous les nouveaux modèles Mazda. La marque est présente dans 130 pays et compte 38.117 employés. Mazda Automobiles France compte 45 collaborateurs et un réseau de 106 concessionnaires.

Pour plus d'informations, merci de contacter :

Mazda Automobiles France, 34, rue de la Croix de Fer, CS 80131

78105 Saint-Germain-en-Laye Cedex France

mazda-presse@mazda.fr, www.mazda-press.com/fr/



INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

La Course

Le succès de la 787B lors du week-end des 24 Heures du Mans 1991 était le fruit d'une décennie de travail. En 1967, Mazdaspeed naissait en tant qu'écurie de course automobile indépendante, fondée par l'un des plus grands concessionnaires Mazda de Tokyo : Mazda Auto Tokyo.

Dirigée par l'infatigable Takayoshi Ohashi, l'écurie participa pour la première fois aux 24 Heures du Mans en 1974 et y retourna 13 fois au cours des 18 années suivantes. En 1983, Mazdaspeed devient une filiale de Mazda Motor Corporation et, à la fin des années 1980, Takaharu Kobayakawa, responsable du programme Mazda RX-7, est responsable des activités de Mazda en sport automobile ; lui et Ohashi supervisent l'initiative pour les 24 Heures du Mans.

Un changement de règlement signifie que Mazdaspeed sait que le moteur rotatif qui propulse la voiture sera interdit pour la saison suivante. C'est le moment ou jamais pour la 787B. Par ailleurs, Ohashi remporte une victoire modeste, mais cruciale, en obtenant un amendement de la FISA (l'instance dirigeante du sport automobile de l'époque) autorisant la 787B à rouler dans sa configuration standard, tandis que la compétition est contrainte d'ajouter du lest dans le cadre d'un nouveau règlement. Enfin, au volant de la voiture n° 55, les trois pilotes de F1 de pointe – Johnny Herbert, Volker Weidler et Bertrand Gachot – laissent espérer à Mazda une victoire finale.

La course se déroule sans incident. Un départ canon a permis à Weidler de se frayer un chemin à travers le peloton et la voiture a fonctionné sans faille toute la nuit. À trois heures de l'arrivée, la Mazda n° 55 occupait la deuxième place. Soudain, la Mercedes-Benz, première, a subi une panne et a abandonné. La n° 55 est restée en tête, assurant la première victoire au classement général d'une équipe japonaise au Mans. Les autres 787B de l'équipe – la n° 18 et la 787 n° 56 – ont également brillé en course, terminant respectivement sixième et huitième, un exploit exceptionnel.

Johnny Herbert, le pilote qui a franchi la ligne d'arrivée en premier

« J'étais épuisé et déshydraté. Seule l'adrénaline m'a permis d'atteindre les 24 heures. »

Johnny Herbert fait partie du club très fermé des vainqueurs qui n'ont jamais atteint le podium des 24 Heures du Mans. Au lieu de célébrer la remise du trophée avec Mazdaspeed, il s'est évanoui au centre médical du circuit. Alors que les dernières heures de course avançaient, Takayoshi Ohashi, directeur de l'équipe Mazdaspeed, et Jacky Ickx, consultant et directeur d'équipe, contactèrent Herbert par radio pour lui demander de prolonger son relais jusqu'à la fin de la course. La victoire étant si proche, Ohashi refusa de prendre le risque d'un arrêt supplémentaire au stand et d'un changement de pilote. Herbert accepta, mais, épuisé et gravement déshydraté, seule l'adrénaline lui permit de franchir la barre des 24 heures et de confirmer la victoire.

Herbert avait rejoint l'équipe Mazdaspeed par le pilote Mazda David Kennedy en 1990. En convalescence suite à des blessures subies lors d'un accident qui a failli mettre fin à sa carrière en 1988, il était très apprécié et possédait une bonne expérience de la Formule 1 (F1). Herbert affirme que la Mazda était « beaucoup plus facile à piloter qu'une F1 », avec un appui et une



force g nettement moins agressifs. L'habitacle du 787B était magnifiquement aménagé et confortable, et « le moteur rotatif était absolument fantastique ». Il s'en souvient comme d'une « douceur soyeuse » et, surtout, d'une fiabilité à toute épreuve. Herbert rit lorsqu'il évoque la boîte de vitesses comme la « plus lente du monde », mais elle était conçue pour l'endurance plutôt que pour la vitesse. Alors que les écuries mancelles contemporaines peuvent changer une boîte de vitesses en moins de deux minutes lors d'un arrêt au stand, en 1991, la boîte devait tenir les 24 heures.

Herbert insiste sur le fait que l'excellente 787B était le fruit d'une équipe au sommet de ses capacités. Ohashi était « très astucieux et avait un grand sens de l'humour ». Il avait passé la décennie précédente à recruter de « génie brillants » et avait adopté une politique de recrutement résolument internationale, engageant des personnalités comme le designer automobile britannique Nigel Shroud et le Belge Jacky Ickx, sextuple vainqueur des 24 Heures du Mans, comme conseiller et consultant pour le management d'équipe.

« Mazdaspeed était une très petite équipe comparée à la puissance de la concurrence, comme Mercedes-Benz et Jaguar », explique Herbert. Mais en juin 1991, l'équipe était « en position idéale » grâce à un formidable apprentissage au cours des années précédentes. Des pilotes chevronnés comme Pierre Dieudonné et Yojiro Terada (entre autres) apportaient leur expérience à l'équipe Mazdaspeed et, malgré leur statut d'outsider, la victoire, durement gagnée, ne faisait aucun doute.

Trente-cinq ans après l'événement, Herbert garde un souvenir impérissable de la course. Il se souvient de la camaraderie qui régnait avec ses camarades pilotes alors qu'ils luttèrent pour optimiser la vitesse de la voiture tout en respectant la consommation de carburant prescrite (1,9 l/km). Il se souvient du « magnifique » rugissement du moteur de la 787B « lorsqu'il ricochait à travers la tribune principale et le paddock », et, la nuit, il se souvient d'avoir observé les fans de la course au bord de la piste, endormis dans leurs fauteuils et leurs sacs de couchage, illuminés par les flammes d'échappement de la 787B alors qu'il rétrogradait dans le virage d'Indianapolis.

Mais surtout, Herbert se souvient du « grand sourire » qui éclairait le visage d'Ohashi lorsque leur principale concurrente, une Mercedes-Benz, surchauffa et abandonna, donnant la tête de la course à la 787B n° 55. Alors que le cap des 24 heures était atteint et que la victoire était confirmée, Herbert se souvient des fans se précipitant sur la piste pour confirmer une victoire « extrêmement populaire ». La voiture n° 55 est devenue une icône, et le fait qu'il ait fallu « 27 ans à une autre équipe japonaise pour remporter Le Mans » témoigne de l'ampleur de l'exploit de Mazda.

Mazda 787B n° 55 en chiffres

- Position sur la grille : 12e – la position de départ de Mazda
- Vitesse : 205,333 km/h – la vitesse moyenne de la 787B victorieuse
- Poids : 830 kg – poids du véhicule (170 kg de moins que les voitures de course standard)

« La n° 55 est devenue une icône. Une touche de magie enveloppe cette voiture après sa victoire au Mans. »

Pierre Dieudonné, pilote Mazdaspeed de la 787 n° 56 en 1991



Après avoir remporté les 24 heures d'endurance de Spa en 1981 au volant d'une RX-7, Dieudonné connaissait bien le succès au volant d'une Mazda.

Mais ses souvenirs de la course du Mans de 1991 sont particulièrement marquants. Pendant la course, il se souvient de Johnny Herbert « souffrant terriblement » de ses blessures suite à son accident de 1988, et de la façon dont il voyait les particules de carbone se détacher de ses pieds entre les relais. « L'équipe n'était pas considérée comme favorite », se souvient-il, « mais Mazdaspeed était techniquement solide et savait qu'elle avait une chance. » Il a également été impressionné par la « poursuite incessante » de Mazda pour ses ambitions et ses convictions. Depuis 1991, Dieudonné conduit exclusivement des Mazda. Il conduit actuellement une Mazda3, tandis que sa femme conduit un CX-5. « 1991 a **parfaitement** démontré la détermination de Mazda à ne jamais abandonner. »

Takaharu **Kobayakawa**, responsable du programme Mazda Motorsport en 1991 raconte qu'en 1989, la demande de Pierre Dieudonné pour un moteur rotatif de 100 ch supplémentaires a stupéfié le département d'ingénierie de Mazda. C'est à Yasuo Tatsutomi, directeur général de la planification et du développement produits de Mazda, que revenait la tâche de trouver la puissance supplémentaire, malgré le fait que certains membres de l'équipe la qualifiaient d'« impossible ».

Néanmoins, ils se sont retroussé les manches, ont annulé leurs vacances et ont travaillé d'arrache-pied. Plus d'un millier d'améliorations ont finalement été proposées pour le moteur. Au final, quatre-vingts d'entre elles ont été mises en œuvre et intégrées au moteur 787B de 1991. Après la victoire, le moteur a été renvoyé au Japon et Kobayakawa a demandé qu'il soit démonté pour analyse, et a invité des journalistes à assister à l'opération. Le moteur de course était en si bon état que Mazda estime qu'il aurait pu disputer une autre course de 24 heures.

La route vers la victoire

Si la légendaire 787B est restée dans les mémoires comme la voiture de course à moteur rotatif à avoir remporté la victoire, ses prédécesseurs ne doivent pas non plus être oubliés. Après tout, ce sont eux qui ont ouvert la voie à la victoire.

Les voitures de course à moteur rotatif Mazda ont participé aux 24 Heures du Mans dès 1970 et ont continué à concourir les années suivantes. Parmi elles, une Chevron B16 modifiée, ainsi que les Mazda MC73, MC74 et Mazda 252i, 253 et 254, basées sur la Mazda Savanna RX-7. Malheureusement, aucune d'entre elles n'a remporté la victoire.

La première Mazda conçue spécifiquement pour la course fut la Mazda 717C équipée du moteur rotatif 13B. Trois d'entre elles ont participé aux 24 Heures du Mans en 1983, deux franchissant la ligne d'arrivée : l'une remportant la catégorie Groupe C Junior lors de sa première année, l'autre terminant deuxième de sa catégorie. La 717C, numéro 60, a également enregistré la meilleure consommation de carburant de toute la course avec 3,2 km/l. Aux 24 Heures du Mans 1984, quatre voitures à moteur rotatif étaient engagées dans la catégorie rebaptisée C2 (anciennement Groupe C Junior) : deux 727C de l'écurie Mazdaspeed et deux Lola T616 de l'écurie américaine B.F. Goodrich. Toutes les voitures ont bouclé les 24 heures avec succès, la Lola T616, en tête, terminant dixième au classement général, remportant ainsi la catégorie C2.

Au Mans 1986, Mazda est passée en catégorie IMSA-GTP, autorisant une voiture plus légère, mais avec la même allocation de carburant que la catégorie C1. Les deux Mazda 757 de cette année-là ont rencontré des problèmes techniques, mais une nette amélioration de la puissance



a redonné espoir à l'équipe. Et leurs espoirs se sont confirmés l'année suivante, lorsqu'une Mazda 757 améliorée a réalisé le meilleur résultat jamais obtenu par une voiture japonaise : septième au classement général et première de la catégorie IMSA-GTP. 1988 a vu l'introduction du moteur quatre rotors sur la Mazda 767, qui, plus tard, a assuré la victoire à la Mazda 787B. En 1989, avec une version améliorée de la 767B, Mazda a signé un impressionnant triplé en catégorie GTP. Et si la Mazda 787 n'a pas terminé la course en 1990, elle a néanmoins posé les bases de la victoire l'année suivante.
