



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

UN SECOL ÎN CARE AM PROVOCAT CONVENȚIONALUL: MAZDA 1920-2020

Mazda RX-7: Redefinirea plăcerii de a conduce cu un motor rotativ

- Lansate în 1978, mașinile sport cu motor rotativ au fost predestinate să devină modele cult
- Trei generații de RX-7 au dominat circuitele de curse și au influențat viitoarele mașini Mazda
- Motorul rotativ ar putea să revină prin vehiculele Mazda cu baterie electrică

București, 22 aprilie 2020. Bucuria de a conduce, o greutate redusă și motorul rotativ, acestea sunt cele trei elemente care definesc ADN-ul Mazda și care continuă să fascineze echipa producătorului cu sediul în Hiroshima. O Mazda se remarcă față de restul modelelor pentru că redă acestor elemente un nou nivel de semnificație, poziționând mașinile sport compacte cu motor rotativ în mințile pasionaților de condus din Europa și din întreaga lume.

Care este acel model? Mazda RX-7. Lansată în 1978, prima mașină sport de serie Mazda a devenit cel mai bine vândut vehicul cu motor rotativ din istorie. De asemenea, a propulsat succesul mărcii pe circuitul de curse la un nivel fără precedent.

Sunetul distinctiv al motorului cu două rotoare al lui RX-7 a dominat pistele de curse din Europa și din afară încă de la început. A câștigat clasa de 1.600-2.300cm³ de la British Saloon Car Championship în 1980 și 1981, și-a demonstrat fiabilitatea și prin capturarea drapelului în carouri la 24 Hours of Spa, tot în 1981. Însă epoca de aur s-a desfășurat și în altă parte. În Statele Unite, RX-7 a câștigat peste 100 de curse IMSA, mai multe decât orice alt model sportiv. A dominat clasa GTU (cea sub 2.500cm³) precum și cele 24 de ore de la Daytona timp de 12 ani consecutiv, de neegalat (din 1982 până în 1993). RX-7 a confirmat și la Australian Endurance Championship, câștigând din 1982 până în 1984, precum și la Bathurst 12 Hours (câștigând între 1992-1995).

Confirmat pe circuitul de curse

Experiența bogată câștigată în competiții de RX-7 avea să fie transmisă modelului Mazda 787B echipat cu motorul 710PS cu patru rotoare, care a șocat industria auto de curse în 1991, conducând spre victorie la celebra cursă de 24 de Ore de la Le Mans. A rămas singura mașină fără motor convențional care a câștigat cursa și este, fără îndoială, unul dintre cele mai memorabile momente din istoria motorului rotativ.

Performanța este cu atât mai uluitoare având în vedere faptul că viitorul motorului rotativ era în pericol când Mazda a început să dezvolte RX-7. Constructorul auto a introdus motoare rotative în majoritatea modelelor sale până la criza petrolului din 1973-74, când prețurile la cote maxime ale carburanților au scos propulsoarele puternice dar însetate de pe lista preferatelor consumatorilor. Mazda a decis să scoată motorul din majoritatea modelelor sedan, hatchback și combi, și aproape le-a abandonat precum ceilalți producători de mașini. Dar șeful departamentului de cercetare și dezvoltare, Kenichi



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

Yamamoto, a rezistat, argumentând cât de crucial este un diferențiator precum motorul rotativ pentru companie.

Yamamoto, care a condus echipa de ingineri ce a dezvoltat primul motor rotativ Mazda în anii 60, și-a propus să revizuiască motorul existent 12A și să îmbunătățească semnificativ economia de combustibil. Printre altele, echipa sa a îmbunătățit etanșeitatea rotoarelor - o problemă cunoscută - și a îmbunătățit lubrifierea. Apoi au ajutat la crearea vehicului potrivit pentru acesta. Mic și ușor dar totuși fin, puternic și fericit la turații ridicate, motorul rotativ era perfect pentru o mașină sport. RX-7 a fost construit special pentru acest motor, un coupe elegant, cu gardă joasă, cu partea frontală în formă de pană și o lunetă ce îmbrăca partea din spate.

Crearea unui model rotativ simbol

Prima generație RX-7 (platforma „FB”), care a fost pusă în vânzare în Japonia în 1978, a fost o senzație imediată, înainte ca acesta să ajungă în Europa în următorul an. Cu o greutate totală de puțin peste o tonă, cei 100-135CP (în funcție de piață) ai motorului 12A atingeau performanțe ridicate. Disponibilitatea frontală a motorului – motorul compact era așezat în spatele punții – care pune în mișcare roțile din spate, cu o distribuție a greutății aproape perfectă, a oferit, de asemenea, o manevrabilitate uimitoare. Aerodinamicul RX-7 a depășit clasa lui de preț, fiind foarte plăcut de condus și asigurând o conexiune specială între șofer și mașină. Motorului cu două rotoare 12A de 1.146cm³ i s-a alăturat ulterior o versiune turbo de 160CP pentru Japonia, în timp ce America de Nord a obținut un propulsor puțin mai mare, 13B, cu injecție de combustibil.

A doua generație RX-7 („FC”) lansată în 1985 a avut un design inspirat de Porsche și o serie de îmbunătățiri ale performanței, cum ar fi Mazda DTSS (Dynamic Tracking Suspension System) și supraalimentarea. Se dovedește că admisia forțată este foarte potrivită pentru motoarele rotative, datorită caracteristicilor lor de evacuare și foarte eficientă pentru îmbunătățirea cuplului mediu. Motorul 13B, de 1,3l, era standard pentru toate piețele, deși RX-7 a fost oferit în Europa inițial cu un motor de 150CP aspirat natural, 180CP și mai târziu a urmat și versiunea cu turbină cu volantă dublă, de 200CP. Modelul cu putere mai mare poate atinge în 6 secunde 100km/h și o viteză maximă de 240 km/h.

A treia și ultima generație („FD”), lansată în 1992, a fost o mașină autentică de performanță. Un nou turbocompresor dublu secvențial a sporit puterea celui mai recent motor, 13B, la 239CP pe versiunea europeană. Fanii au spus că este cel mai ușor de manevrat dintre toate modelele RX-7. Accelația de la 0 la 100km/h în 5,3 secunde și viteza maximă de 250km/h (limitată) poziționau modelul de 1.300kg cu două locuri într-o ligă a mașinilor sport de înaltă clasă – o clasare potrivită pentru marca care tocmai a câștigat la Le Mans. Din păcate RX-7 nu a mai fost oferită în marea majoritate a Europei din 1996 din cauza reglementărilor privind emisiile, deși Mazda a continuat să producă mașini pentru piețele cu volan pe dreapta, în cele din urmă crescând puterea pe modelele ulterioare din Japonia până la 280CP.



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

Doborând recorduri, unul după altul

Anul 2002 a marcat sfârșitul uneia dintre cele mai excepționale mașini sport din istorie. Un total de 811.634 de modele au fost produse între 1978 și 2002, depășind orice alt model cu motor rotativ. Pe parcurs, versiuni modificate ale fiecărei generații au stabilit recorduri de viteză în clasa lor la Bonneville Salt Flats din SUA în 1978 (FB, 296km/h), 1986 (FC, 383,7km/h) și în 1995 (FD, 389km/h).

Spiritul lui RX-7 trăiește în continuare în Mazda RX-8, care a urmat în 2003, și pune bazele multor inovații ingineresti care vor urma. Printre acestea s-au numărat modele cu motor rotativ pe bază de hidrogen precum RX-8 Hydrogen RE care funcționează fie pe H₂, fie pe benzină, și Mazda Premacy Hydrogen RE Hybrid, un MPV cu motor electric și un motor rotativ cu alimentare duală. Mai târziu, Mazda a dezvoltat un prototip cu un motor mic, cu un singur rotor, folosit ca range extender, Mazda2 EV. Un sistem similar ar putea fi regăsit și la Mazda MX-30, noul SUV crossover electric care ajunge la dealeri anul acesta.

În special în rândul entuziaștilor, RX-7 rămâne un simbol al mașinilor sport cu motor rotativ și în special al mașinilor de serie cu motor rotativ. Mazda a făcut progrese majore cu RX-7 în ceea ce privește reducerea greutății, designul sportiv și plăcerea de a conduce, expertiză care a fost aplicată și dezvoltată la fiecare model Mazda actual. Vehiculul care întruchipează poate cel mai bine reputația și dedicarea Mazda pentru neconvențional, RX-7, continuă să influențeze designerii și inginerii de azi care lucrează la modelele Mazda de mâine.

###

Pentru mai multe informații contactați:

Daniel Amzăr

Free Communication

Tel: +40 (21) 207 47 40

daniel.amzar@freecomm.ro