



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

UN SECOLO DI SFIDA ALLE CONVENZIONI: MAZDA 1920-2020

Mazda RX-7: la rivoluzione del divertimento di guida con il motore rotativo

- Lanciata nel 1978, la coupè sportiva a motore rotativo era destinata a diventare da subito una classica di culto
- Tre generazioni della RX-7 avrebbero dominato sui circuiti e influenzato le future Mazda
- Il motore rotativo è in studio per tornare sulle vetture elettriche Mazda come range extender

Roma, 8 aprile 2020. La gioia di guidare, la leggerezza e il motore rotativo: tre elementi che definiscono il DNA di Mazda - e continuano ad affascinare il team della Casa di Hiroshima. È così che la Mazda RX-7 si distingue da tutte le altre per dare a tutti questi elementi un significato di nuovo livello, diventando la sportiva compatta a motore rotativo nella mente degli appassionati di auto in Europa e nel mondo.

Lanciata nel 1978, la prima sportiva Mazda di grande serie sarebbe diventata l'auto a motore rotativo più venduta della storia, nonché la vettura che ha portato a livelli senza precedenti il successo del marchio nelle competizioni.

Il caratteristico "urlo" del propulsore a doppio rotore della RX-7 ha fatto tremare sin dall'inizio i circuiti europei e non solo, con la vittoria nella classe 1.600-2.300 cm³ del British Saloon Car Championship nel 1980 e nel 1981 e dando prova di affidabilità portando a termine, sempre nel 1981, la 24 Ore di Spa. Tempi d'oro anche in altre parti del mondo. Negli Stati Uniti la RX-7 vinse oltre 100 gare IMSA, più di qualunque altro modello di qualunque costruttore, dominando la classe GTU (fino a 2.500cm³) compresi gli ineguagliati 12 anni consecutivi di successo (dal 1982 al 1993) nella 24 Ore di Daytona. La RX-7 ha dato grande prova delle sue doti anche nel Campionato Endurance australiano, vinto dal 1982 al 1984, e nella 12 Ore di Bathurst dello stesso Paese (campione 1992-95).

La dimostrazione dei circuiti

Questa vasta esperienza acquisita in gara con la RX-7 sarebbe confluita nella Mazda 787B a quattro rotori da 710 CV, che sconvolse nel 1991 il tradizionale dominio dei motori a pistoni con la sua vittoria nella celeberrima 24 Ore di Le Mans. Ad oggi l'unica vettura vincente senza motore a pistoni e indubbiamente uno dei momenti più esaltanti della storia dei motori rotativi.

Un risultato ancor più sorprendente se si considera che, quando Mazda iniziò a sviluppare la RX-7, il futuro del motore rotativo era in pericolo. La Casa aveva offerto questo tipo di motore sulla maggior parte dei suoi modelli fino alla crisi petrolifera del 1973-74, quando i prezzi alle stelle del carburante allontanarono i propulsori vivaci, ma assetati, dal favore dei consumatori. Mazda decise di abbandonarli per la maggior parte delle sue berline e wagon, e avrebbe potuto accantonarli del tutto, come ogni altra casa automobilistica. Ma l'allora capo della Ricerca e Sviluppo, Kenichi Yamamoto, si oppose sostenendo quanto il motore rotativo fosse cruciale per l'azienda come elemento di distinzione.



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

Yamamoto, che aveva guidato il team di ingegneri che sviluppò i primi motori rotativi Mazda negli anni '60, iniziò a revisionare l'esistente motore 12A e a migliorarne significativamente i consumi di carburante. Tra l'altro, il suo team migliorò radicalmente i segmenti di tenuta rendendoli più resistenti e con una migliore lubrificazione risolse un aspetto problematico di questo motore. Piccolo e leggero ma dal funzionamento fluido, potente e vivace, il motore rotativo era perfetto per un'auto sportiva. E la RX-7, una coupé elegante e slanciata dal frontale a cuneo e con il lunotto avvolgente sul portellone posteriore, fu realizzata appositamente per questo motore.

La creazione di una icona del rotativo

La prima generazione della RX-7 (piattaforma "FB"), messa in vendita in Giappone nel 1978 prima di arrivare in Europa l'anno successivo, suscitò grande clamore. Con un peso a vuoto di poco più di una tonnellata, i 100-135 CV (a seconda del mercato) del motore 12° di inizio anni '70 avevano fatto molta strada in fatto di prestazioni. La disposizione anteriore centrale del motore – la compatta unità era sistemata dietro l'assale anteriore – muoveva le ruote posteriori con una distribuzione dei pesi pressoché perfetta, offrendo anche una maneggevolezza straordinaria. L'aerodinamica della RX-7 garantiva una scorrevolezza ben maggiore della concorrenti della sua classe di prezzo rendendola straordinariamente divertente da guidare, garantendo un legame speciale tra conducente e vettura. Il motore 12A a doppio rotore da 1.146cm³ è stato in seguito affiancato dalla versione turbo da 160 CV per il Giappone, mentre il Nord America ottenne un propulsore 13B leggermente più grande dotato di iniezione diretta del carburante.

La seconda generazione della RX-7 ("FC") introdotta nel 1985 presentava una linea di ispirazione alle coupé della Porsche e una serie di miglioramenti delle prestazioni come il sistema Mazda DTSS (Dynamic Tracking Suspension System) e il turbocompressore. La sovralimentazione si rivelò particolarmente adatta ai motori rotativi grazie alle caratteristiche del loro flusso di scarico e abbastanza efficace nell'aumentare la coppia ai medi regimi. Il 13B da 1,3 litri era standard per tutti i mercati e, sebbene la RX-7 fosse stata inizialmente offerta in Europa con un motore aspirato da 150 CV, sarebbero seguite le versioni turbo a doppia turbina da 180 CV e poi da 200 CV. Il modello più potente copriva i 0-100 km/h in 6 secondi e aveva una velocità massima di 240 km/h.

La terza e ultima generazione ("FD") arrivata nel 1992 è stata una vera auto di grandi prestazioni. Un nuovo turbocompressore sequenziale gemellato ha aumentato a 239 CV la potenza dell'ultimo motore 13B sulla versione europea. Considerata dagli appassionati la migliore di tutte le RX-7 per maneggevolezza, con uno 0-100 km/h in 5,3 secondi e una velocità massima (autolimitata) di 250 km/h, la due posti da 1.300 kg si inseriva di diritto fra le sportive di vertice, come si conveniva per il Marchio che aveva appena vinto a Le Mans. Sfortunatamente, nel 1996 la commercializzazione della RX-7 venne interrotta in gran parte dell'Europa a causa delle norme sulle emissioni, sebbene Mazda continuasse a produrla per i mercati con guida a destra, aumentandone la potenza fino a 280 CV sui successivi modelli riservati al Giappone.



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

Un record dopo l'altro

Il 2002 ha segnato la fine di una delle auto sportive più eccezionali della storia. Fra il 1978 e il 2002 ne furono prodotti in totale 811.634 esemplari, ben più di qualunque altro modello rotativo. Negli anni, le versioni modificate di ciascuna generazione hanno stabilito il record di velocità su terra nella loro classe sul Bonneville Salt Flats, il deserto salato statunitense, rispettivamente nel 1978 (FB, 296 km/h), 1986 (FC, 383,7 km/h) e 1995 (FD, 389 km/h).

Lo spirito della RX-7 ha continuato a vivere nella Mazda RX-8, che è seguita nel 2003, e nel gettare le basi per molte innovazioni tecniche successive. Tra queste ci sono stati i motori rotativi alimentati a idrogeno come quello della RX-8 Hydrogen RE, che funzionava con Idrogeno o benzina, e della Mazda Premacy Hydrogen RE Hybrid, una monovolume con un motore elettrico e un motore rotativo a doppia alimentazione. Successivamente, l'azienda ha sviluppato un prototipo Mazda2 EV con un piccolo motore a singolo rotore utilizzato come range extender per ampliarne l'autonomia. Gli ingegneri Mazda stanno studiando un sistema simile per la Mazda MX-30, il nuovo SUV crossover elettrico che arriverà quest'anno nelle concessionarie.

Soprattutto tra gli appassionati, la RX-7 rimane l'icona delle auto sportive a motore rotativo e di fatto delle auto rotative di serie. Mazda ha fatto grandi passi con la RX-7 in termini di tecnologie per la leggerezza, di design sportivo e di divertimento di guida, competenze applicate ed evolute per ogni modello Mazda attuale. Vettura che forse meglio rappresenta la reputazione e la dedizione di Mazda verso l'anticonvenzionale, la RX-7 continua a influenzare i progettisti e gli ingegneri che lavorano sulle Mazda di domani.