



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

100 ANOS A DESAFIAR AS CONVENÇÕES: MAZDA 1920-2020

Mazda RX-7: Redefinir o prazer de condução com um motor rotativo

- Lançado em 1978, o desportivo de referência com motor rotativo estava destinado a tornar-se num clássico de culto
- Dominadores nos circuitos mundiais, as três gerações do RX-7 influenciaram os futuros modelos da Mazda
- O motor rotativo poderá regressar em modelos Mazda equipados com baterias eléctricas

Leverkusen, 6 de Abril de 2020. Prazer de condução, construção de baixo peso e motor rotativo: três elementos que definem o ADN da Mazda e que continuam a fascinar toda a equipa da marca de Hiroshima. Há um modelo Mazda que se destaca dos demais por conferir um novo significado a todos estes elementos, cimentando um desportivo compacto com motor rotativo na mente dos entusiastas da condução na Europa e em todo o mundo.

Esse modelo é o Mazda RX-7. Lançado em 1978, o primeiro desportivo Mazda comercializado em massa tornar-se-ia no veículo como motor rotativo mais vendido da história, ao mesmo tempo que catapultava o sucesso da marca nas competições internacionais para níveis sem precedentes.

Logo desde o início, o *uivo* característico do propulsor bi-rotor do Mazda RX-7 ecoou nos circuitos de toda a Europa e mesmo mais além, vencendo a classe reservada a viaturas com motores entre os 1.600 e 2.300 cm³ do BSCC (British Saloon Car Championship) em 1980 e 1981, e demonstrando, neste último ano, a sua fiabilidade ao arrebatrar a bandeira de xadrez nas 24 Horas de SPA-Francorchamps, prova de resistência belga para carros de turismo. Esta era dourada alargou-se a outros pontos do globo, como nos EUA, país onde o RX-7 venceu mais de 100 corridas do Campeonato IMSA, mais do que qualquer outro modelo de qualquer outra marca, dominando a classe GTU (reservada a carros com motores com cilindrada inferior a 2.500 cm³), incluindo as míticas 24 Horas de Daytona, ao longo de 12 anos consecutivos (1982 a 1993). O RX-7 também deu provas no Campeonato Australiano de Resistência, vencendo os campeonatos de 1982 a 1984, complementando os louros com a vitória nas 12 Horas de Bathurst, icónica prova de resistência australiana, de 1992 a 1995.

Comprovado em pista

Esta vasta experiência adquirida pelo RX-7 em competição iria transitar para o Mazda 787B de quatro rotores e 710 CV, que, em 1991, abalou o denominado *poder instituído* dos motores convencionais (movidos a pistões), reclamando a vitória nas famosíssimas e híper-disputadas 24 Horas de Le Mans, em França. O 787B continua a ser o único carro com motor rotativo a ter vencido a mais mítica das provas de resistência, naquele que é, sem dúvida, um dos maiores momentos na história dos propulsores rotativos.



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

Este feito torna-se ainda mais surpreendente considerando que, aquando do início do desenvolvimento do RX-7, o futuro do motor rotativo estava em risco. A marca dispunha de motores rotativos na maioria de seus modelos até à crise petrolífera de 1973-74, a qual originou o aumento em flecha do preço dos combustíveis. Os motores rotativos da Mazda ofereciam excelentes performances mas tinham consumos elevados, pelo que, nessa conjuntura, tornaram-se menos atractivos para o mercado. A Mazda decidiu abdicar dos motores rotativos na maioria dos seus modelos (berlinas, *hatchbacks* e carrinhas), e poderia tê-los abandonado por completo, tal como outros construtores, mas Kenichi Yamamoto, o então responsável de Pesquisa & Desenvolvimento resistiu à decisão, argumentando que um motor rotativo era fundamental na diferenciação da Mazda.

Yamamoto, que liderou a equipa de engenheiros que desenvolveu os primeiros motores rotativos da Mazda na década de 1960, modificou e melhorou a concepção do motor 12A existente e reduziu significativamente o consumo de combustível. Entre outras, a sua equipa introduziu novas juntas nos vértices dos êmbolos, mais resistentes e duráveis (um ponto fraco no anterior motor) e melhorou a lubrificação. De seguida, a equipa colaborou na concepção do veículo ideal para se ver equipado com este motor. Compacto, leve, suave, potente e à vontade em regimes elevados, o novo motor rotativo era perfeito para um modelo desportivo, tendo o RX-7, um elegante coupé com a frente em forma de cunha, sido construído especificamente para albergar este motor.

Criar um motor rotativo icónico

Comercializada no Japão em 1978 antes de chegar à Europa no ano seguinte, a primeira geração do RX-7 (nome de código "FB") foi um êxito imediato. Com pouco mais de uma tonelada de peso (a seco) e equipado com o motor 12A, com uma potência entre os 100 e os 135 CV (consoante o mercado), representou um grande avanço em termos de performance. A sua colocação frontal/central – o compacto motor estava posicionado atrás do eixo dianteiro – aliada à tracção traseira (propulsão), permitiram uma distribuição de peso quase perfeita e um excelente comportamento dinâmico. O aerodinâmico RX-7 superava, largamente, as expectativas dos modelos da sua classe, em termos de preço, e era extremamente divertido de conduzir, proporcionando uma ligação especial entre o condutor e o automóvel. Mais tarde, o motor 12A de dois rotores e 1.146 cm³ foi complementado por uma versão turbo de 160 CV para o mercado japonês, enquanto o norte-americano recebeu uma versão com maior cilindrada (13B) e injeção de combustível.

Lançada em 1985, a segunda geração do RX-7 de ("FC") contou com um design inspirado na Porsche e integrou uma série de melhorias em termos de performance, adoptando o sistema Mazda DTSS (Dynamic Tracking Suspension System) e a sobrealimentação (turbo). Ficou também comprovado que a indução forçada é uma solução adequada para os motores rotativos, graças às suas características de fluxos de escape, sendo bastante eficaz em gerar binário nos regimes intermédios. O motor 13B de 1,3 litros estava, agora, disponível em todos os mercados e, embora o RX-7 tenha sido inicialmente comercializado na Europa com um motor de 150 CV naturalmente aspirado, surgiram depois versões com 180 e 200 CV com dois turbos em paralelo (*twin scroll*). A versão mais potente conseguia acelerar dos 0 aos 100 km /h em 6 segundos e atingir uma velocidade máxima de 240km/h.



COMUNICADO DE IMPRENSA - MAZDA MOTOR PORTUGAL

A terceira e última geração ("FD") chegou em 1992 e traduziu-se num genuíno *performance car*. Um novo sistema bi-turbo sequencial aumentou para 239 CV a potência da mais recente geração do motor 13B, na versão para o mercado europeu. Eleito pelos fãs como sendo o melhor RX-7 de sempre em termos dinâmicos – 0 a 100 km/h em 5,3 segundos e 250km/h de velocidade máxima (limitada) – o RX-7 "FD" de dois lugares e 1.300 kg integrou um restrito lote de modelos desportivos topo de gama, um estatuto perfeito para uma marca que acabara de triunfar em Le Mans.

Infelizmente, em 1996, devido às normas de controlo de emissões, o RX-7 viria a ser descontinuado em grande parte dos mercados da Europa, embora a Mazda o continuasse a produzir para mercados com volante à direita. Nas últimas unidades destinadas ao mercado japonês, a potência podia chegar aos 280 CV.

Recordes atrás de recordes

O ano de 2002 marcou o fim de carreira para um dos mais excepcionais modelos desportivos da história. Com um volume de produção total de 811.634 unidades, entre 1978 e 2002, o RX-7 tornou-se no modelo com motor rotativo mais produzido de sempre. Ao longo desse período, para além das versões de produção, construíram-se versões modificadas de todas as gerações, que estabeleceram recordes de velocidade terrestre, nas respectivas classes. No deserto salgado de Bonneville Salt Flats (EUA), um "FB" alcançou os 296 km/h (1978), um "FC" chegou aos 383,7 km/h (1986) e um "FD" aumentou a marca para 389 km/h (1995).

Mas o espírito do Mazda RX-7 manteve-se vivo. O Mazda RX-8, lançado em 2003, foi a rampa de lançamento de muitas inovações de engenharia que se seguiram, destacando-se os modelos Mazda com motor rotativo a hidrogénio, como o RX-8 Hydrogen RE, que funcionava a H2 ou a gasolina, e o Mazda Premacy Hydrogen RE Hybrid, um MPV com um motor elétrico e um motor rotativo bi-fuel. Mais tarde, a Mazda desenvolveria um protótipo Mazda2 EV com um pequeno motor de um só rotor, utilizado como extensor de autonomia. Um sistema semelhante viria a ser, agora, aplicado no Mazda MX-30, um novo SUV crossover com bateria elétrica, que chegará ao mercado no final do presente ano.

Principalmente entre os entusiastas, o RX-7 continua a ser o ícone dos desportivos com motor rotativo e até mesmo entre todos os modelos de produção com esse tipo de mecânica. A Mazda fez enormes progressos com o RX-7 em termos de engenharia de baixo peso, design desportivo e prazer de condução, competências que tem vindo a aplicar e a melhorar em todos os modelos actualmente em comercialização.

Sendo, possivelmente, o modelo que melhor incorpora a reputação e a dedicação da Mazda aos conceitos do sector que se afastam do que é convencional, o RX-7 continua a influenciar os designers e engenheiros que trabalham nos modelos Mazda do futuro.

###