

Legendary Japanese Cars マツダ サバンナ RX-7 1
 名車の系譜 マツダ サバンナ RX-7 (2代目)..... 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 マツダ②..... 10
 ジャパニーズカー発展史 憧れの名車たち②..... 12

[発行日] 2023年3月14日
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき
 [発行人] 谷 健二
 [編集人] 佐藤育美
 [アートディレクション] 今福健司
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 [デザイン協力] 株式会社ハムクリエイティブ
 [撮影] 石橋謙太郎(studioM)
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元へ届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1. インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
2. お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 ☎ 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
3. 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ] がお手元でない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ
 ※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)
 ※間違いの電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせいたします。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793) 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~18:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

12

MAZDA
 SAVANNA
 RX-7
 1978-1985

转子引擎車款

馬自達Savanna RX-7

型號	SA22C
引擎名	12A
排氣量	573cc × 2
最大輸出	130ps/7000rpm
最大扭力	16.5kg-m/4000rpm
全長	4285mm
全寬	1675mm
全高	1260mm
軸距	2420mm
車輛重量	1005kg



採用了低矮的引擎蓋和整體高度，獨特的長前端造型。雖然在車型順序上它是繼Cosmo AP (RX-5) 之後的一款，但因為「RX-6」的命名聽起來不太順口，而且「7」與幸運數字七有關聯，因此被命名為「RX-7」。

打破了跑車不景氣時代



自豐田2000GT以來，這是日本國產車的再次嘗試，引人注目的可收納式頭燈。

從後方的視角。後蓋採用全玻璃，確保了寬敞的後方視野。





專為轉子引擎設計的跑車 出現於高性能車陷入困境的時代

Savanna RX-7 (第一代) 於昭和53年 (1978年) 3月首次亮相。其時代背景包括昭和53年的排放氣體法規和石油危機。

馬自達的轉子引擎，在昭和53年的排放氣體法規中，緊隨本田CVCC引擎之後成功通過，詳細情況將在後文中說明，主要原因是由於轉子引擎的特性，使得NOx排放量較低。

在快速應對排放氣體法規的同時，燃油效率方面一直是轉子引擎的一個重大缺點。在石油危機和隨之而來的大幅提高的汽油價格的情況下，人們對於燃油效率的要求變得迫切，對於「馬自達的轉子引擎」來說，石油危機是帶來的最大危機。

在這樣一個高性能車處於困境的時代，敢以「追求駕駛樂趣」為主題進行開發RX-7。它採用了能夠滿足排放氣體法規的轉子引擎，將其搭載在一種儘管燃油效率較差但擁有高度趣味性的車型中。在國內車輛普遍因排放氣體法規而

被迫降低動力的情況下，RX-7應運而生，巧妙地利用石油危機，以最大程度發揮轉子引擎的特性。

轉子引擎 專用設計車身

在此之前，儘管馬自達的車輛中有搭載轉子引擎的車型，但它們並非專為此而設計，同時也有搭載往復式引擎的車型。首款旋轉活塞引擎專用車是在昭和47年 (1972) 停產的Cosmo Sport，但Cosmo Sport的總銷售量僅有1176輛，更帶有試驗車的元素。因此，RX-7可以視為實質上是馬自達首款大規模生產的轉子引擎專用車，所有設計都基於僅搭載轉子引擎的前提進行實施。

轉子引擎的特點在於小型輕量、高功率，以及流暢的輸出特性。在RX-7的開發中，極盡發揮轉子引擎其特點，考量設計了相應的車型。

RX-7的車身風格包括低矮的車頭、簡單而美麗的曲線造型，以及類似噴射戰鬥機的座艙罩等，無論怎麼看都顯然是一輛「跑車」。然而，在當時，馬自

達沒有使用「跑車」這個詞，而是採用了「轉子. 專業」這個口號。在當時，節能是被呼籲的時代，製造跑車不能夠大肆宣揚，同時，據說當時的交通部也不允許稱呼為跑車。順帶一提，由於未獲批准，該車型未能設為2人座，日本市場推出的版本配有後座位，形成2+2的配置（而海外版本為2人座）。

在那樣的時代，那種宛如來自未來的創新而易於理解的風格確實是一線希望。當時的馬自達總裁松田耕平在開發期間窺視設計室時，激動地呼喊著：

「就是這個，就是這個。我一直想製造這樣的跑車」。

這樣的風格，正如前述所述，是建立在小型轉子引擎的前提之上的，同時，將引擎安置在盡可能靠近駕駛座的位置，使前後重量分佈為50.7對49.3（兩人乘坐時），達到理想的平衡，這帶來了卓越的操控性。這確實是一個相當適合被稱為「前中置」的車輛配置。

Cd值為0.36，當時來說是一個開創性的數值，而將轉子引擎安裝在駕駛座附近使得車頭更低，這也為實現這個數值做出了貢獻。



形成優美後方角度的玻璃後蓋可以向上掀起，從而可以進入行李箱。



儀錶板周圍。四輻式方向盤僅在高級車型中採用。儀錶的配置受到跑車型號的啟發。

使用可收納式頭燈也是一項重要特徵，成為第一代RX-7的標誌。這也是為了實現低車頭線條，但該決定是在開發的最後階段做出的，技術團隊在這一決定上經歷了一些調整的困難。此後，可收納式頭燈成為一大潮流，但在那個時候，這種設計自從Toyota 2000 GT以來就一直存在。

擁有一眼就令人著迷的風格，RX-7在海外也廣受好評。可以說，它具有全球通用性，並且擁有高度完美的設計。

搭載高轉速良好的 12A轉子引擎。

初代Savanna RX-7所搭載的引擎是12A型轉子引擎的改進版本，這款引擎會搭載在Cosmo AP（第二代Cosmo）等車型上。排氣量為573cc×2，並配備了一個4桶化油器。

當時，轉子引擎的排氣量在稅收上被換算為1.5倍，按這個標準，相當於1800cc，但動力性能輕鬆超越了2000cc。安裝在RX-7上的12A型引擎以毛值（Gross）為130匹馬力，而且能夠順暢地提供高轉速動力。

此外，RX-7的車重約1000kg，與1.6升級別的車型相當，實現了敏捷的加速。這使得長時間受到排放氣體法規約束而失去的車輛動力，能夠被舒適地感受到。

另外，正如前面所述，轉子引擎在排放氣體控制方面具有優勢。由於原本排放的NOx較少，只需處理HC和CO，並且可以透過向燃燒室即熱反應器注入氧氣，將排放氣體重新燃燒來進行處理。這也是在不降低動力的情況下完成的一個因素。

此後，引擎在昭和54年（1979）10月改為稀薄燃燒方式。同時，排放氣體控制也從熱反應器式改為常見的觸媒方式，並致力於改善當時被視為缺點的燃油效率。翌年，進行了引擎和車體重量的重新評估，並透過改進引擎氣密性等方式實現了當時10模式燃油效率達每升9.2公里（5速手排車）。

懸掛系統前輪採用麥花臣式，後輪則為瓦特連桿4連桿剛性懸掛。後輪懸掛系統採用車軸式，這是為了考慮到出口市場，並採用傳統的配置，但也是以Savanna GT（RX-3）和Capella Rotary

等車型贏得了好評的配置。

方向盤採用迴圈球式，在當時動力方向盤並不普及的情況下，雖然沒有動力輔助，但該系統的操控力輕盈，且減少了路面反彈。最初推出時，提供了5速手排和3速自排兩種變速器選擇。

在小改款中 推出渦輪增壓轉子引擎

雖然第一代Savanna RX-7的車型週期長達8年，但其中的亮點無疑是在昭和58年（1983）9月新增的渦輪增壓引擎車型。

轉子引擎與渦輪增壓原本就相容性良好，但在石油危機時期，汽車市場對燃油效率的需求增加，推出時將轉子引擎和渦輪增壓結合的車型可能是有風險的。如前所述，為了改善燃油效率，馬自達進行了多次引擎改進，最終推出了搭載渦輪增壓引擎的車型。

渦輪增壓轉子引擎在前一年已經被搭載在Cosmo上，但RX-7專用的渦輪增壓裝備是新設計的，其渦輪的外徑從Cosmo專用的62mm縮小到57mm，同時也改變了渦輪葉片的形狀。



前座使用桶型座椅。最頂級車型的「限定版」則採用全布座椅。



雖然是2+2座椅配置，但設計上主要考慮雙人乘坐。因此，後座非常狹窄，不適合成人乘坐。

這款渦輪增壓引擎的馬力提升到165匹。這個數值對於重量1020公斤的輕量化車型（GT Turbo）來說已經足夠充足，動力重量比達到了6.18kg/ps。除了轉子引擎特有悅耳的轉速提升之外，還獲得了沒有渦輪遲滯的爆炸性加速。

在這個時候，渦輪車型的輪胎尺寸從傳統的185/70R13升級到205/60R14英吋，隨著輪胎的放大，方向盤也配備了動力輔助系統。懸掛系統方面，採用了可調節的8段式避震器，並縮小了後方的平衡桿直徑，以提高車輛的穩定性，儘管後輪採用了車軸式懸掛。

外觀方面，在昭和55年（1980）11月的小改款中，採用了與車身融為一體的附有擾流板的聚氨酯製保險桿。Cd值從0.36改善至0.34。後來，在增加渦輪車型時，根據法規修訂，裝備了夢寐以求的車門後視鏡和60號輪胎。

自發售之初，便採用了向義大利Campagnolo公司訂製的鋁合金輪圈，在昭和55年（1980）的小改款中，還增加了模仿轉子引擎形狀的鋁合金輪圈，也成為了眾人垂涎的目標。

「Savanna RX-7」的這個名稱，與前一代的「RX-3」相同，其中R代表著Rotary，X表示未來的可能性，而7則是開發代號，同時取自於「幸運的七」。之所以在完全的新設計車型中堅持保留「Savanna」這個名稱，原因是為了考慮當時的石油危機環境，並採用了完全的車型更替的形式。

這對於馬自達來說絕對是一個決定性的車型，在昭和55年與推出的Familia（第5代）一同成為公司經營的支柱。

對於消費者來說，Savanna RX-7在排放氣體法規和石油危機等高性能車受挫的時代，是備受期待的車型。在日本國內的銷售量也達到471,009台，以汽車類別來看，可以說是大獲成功。



於昭和58年推出的渦輪增壓車型。渦輪增壓GT-X配備了車速感應式動力方向盤等標準裝備。

事實上，RX-7從那時起就被揶揄為「窮人的保時捷」，也就是說是針對那些買不起高級車的人們的替代品。然而，在美國，它在性能方面壓倒了在當地排放管制下失去鋒芒的保時捷924，因此也獲得了高度評價。此外，在美國，它也開拓了作為秘書車的需求，也就是指高學歷高收入的女性開漂亮車的需求。



於昭和54年推出的「SE系列」。除了內裝升級為豪華配置之外，可拆卸的雙向天窗也引發了討論。



引擎室。由於引擎較小巧，因此實現了將引擎配置在前車軸後方的前中置佈局。



所有等級的車型都配備手動窗戶升降裝置。從SE系列開始，提供電動窗戶功能。



RX-7專用5速手排變速箱，倒車檔位在右下方。為了RX-7的專用需求，特別開發了控制機箱，讓排檔桿設計較短，方便握持。



電動後視鏡的控制器位於方向盤右側，是限定版的標準配備。

在賽車和拉力賽中展現潛力的轉子引擎專用車型

第一代Savanna RX-7 憑藉其輕量化和前中置引擎的特性，在賽車和拉力賽中展現了其潛力。

該車型在賽車領域的首秀是在昭和54年參加在美國舉辦的戴通納24小時耐力賽。由片山義美、從野孝司和寺田陽次郎共同駕駛，贏得了GTU組別的冠軍，並在總排名中取得第5名。GTU組別的賽車能在總排名中達到第5位是非常罕見的。此外，昭和56年（1981）該車型還在歐洲贏得了斯帕24小時耐力賽。

初次挑戰利曼24小時耐力賽是在昭和54年，當時因未能通過資格賽而落選。首次完賽是在昭和57年（1982），在總成績中排名第14位。

雖然在利曼的成績並不理想，但第一代RX-7的轉子引擎挑戰利曼，以及在這次挑戰中獲得的經驗，無疑是奠定了平成3年（1991）787B取得日本車首座利曼冠軍、也是唯一一座轉子引擎利曼冠軍的基礎。

RX-7在拉力賽中從一開始就取得了顯著的成績。昭和54年，在蒙特卡洛拉力賽中，它在團體2級別的4個部門中獲得了冠軍。56年的RAC拉力賽中，它在總成績中排名第11位。此外，在昭和59年（1984），它搭載了將在第二代中搭載的13B型轉子引擎，參加了衛城拉力賽，排名第9位，翌年在同一場拉力賽中排名第三。考慮到當時的拉力賽是4WD的天下，FR的RX-7能取得總成績第三的成績，是一項壯舉。這說明RX-7是相當平

穩、操控性出色的車款。

此外，RX-7的拉力賽車讓人聯想到Lancia stratos，在外觀上也受到了歡迎。由於轉子引擎具有小型、平順的特點，因此受到了許多業餘賽車手和拉力賽車手的喜愛。



這張是參加衛城拉力賽的照片。馬自達從很早之前就參與了海外賽事，展現了車輛的潛力。