

马自达发展史（4）：疯狂的赛车，浑身狠活，小众车企的硬核之路

来源：林书祯 发布时间：2025-11-15 14:02:54

又过了一劫的马自达，转子玩得更起劲了。

今天我们总说转子发动机寿命短，10万公里就要大修，只是因为在家用环境下，长时间的怠速会让转子打破缸壁，但在赛场上，结构简单不爱坏的转子反而成了优势。

上世纪八九十年代，日系车企异常热衷于全球各种赛事，一来想验证各种新技术，二来也想借赛事提高品牌形象，为后续的高端品牌铺路，比如雷克萨斯、英菲尼迪和讴歌，都诞生在这一时期，这其中也包括马自达。

对，马自达也搞过高端品牌，名字叫做Amati，但可惜的是，花了将近6亿美元、生产线和首台车型都搞定了之后，马自达却差点破产了，高端品牌直接烂尾，到今天也没搞起来。



但在赛事领域，搭载着转子发动机的各种车型却在各种比赛中乱杀。

1983年，国际汽联划分了Group C青年组，马自达派出搭载型号为13B双转子发动机的717c赛车参赛，两台赛车分别取得了当年勒芒耐力赛的12名和18名。

从此以后，727c、737c、757、767、767B，几乎每年的勒芒耐力赛马自达都没有缺席，排名也时高时低。直到1991年，传奇战车马自达787B登场，直接拿了个冠军，直接扣了第二名捷豹XJR将近两圈。



虽然有人说787B夺冠是因为1990年勒芒临时更改了规则，导致赛场上只有15台车能达到参赛标准，而且787B的重量也不符合赛事要求，但不管怎么说，既然赛事官方都没把787B除名，那这就是一次日系车的伟大胜利。

甚至在此后的二十多年间，马自达都是唯一一个赢得勒芒冠军的亚洲厂商，直到2018年丰田TS050夺冠后，才将这一纪录打破。

不过不知道是不是为了恶心马自达，从1992年起，勒芒赛场上就禁止使用转子发动机了，相当于变相肯定了转子的实力。但这并不是转子发动机最高光的时刻，民用跑车领域的RX系列，才是转子的巅峰。



最早一台RX是1970年，由马自达Capella也就是马六的远房祖先魔改来的RX-2，搭载一台型号为12A的转子发动机。

同年，马自达又基于RX-2打造了一款运动版RX-3，在赛场上正面干掉了GT-R，赢得了“日本国内最强跑车”的称号。随后又推出了定位比RX-2稍高的RX-4和RX-5，但反响平平。

真正让RX系列大放异彩的，是1978年推出的RX-7。

这款车可以说是Cosmo Sport的精神续作，低重心、高性能，并且开始在全球各类国际比赛中崭露头角，甚至在717c参赛之前，马自达厂队跑勒芒用的也是RX-7。

在和勒芒并称三大耐力赛的IMSA GTU和GTO组别中，整个80年代，RX-7就是神仙，只要

能完赛，基本都能上领奖台。

出色的比赛成绩也带动了初代RX-7的销量，从1978到1985年，总共卖了47万辆，比二三代加起来还多。

1985年、1991年，第二代、第三代RX-7先后上市，就是头文字D里高桥凉介哥俩开的翻灯FC、FD，虽然没有初代那么成功，但在日本国内，也受到了不少发烧友的追捧，甚至和本田NSX、丰田Supra、三菱3000GT一起并称为日本四大天王级跑车。

在泡沫经济时期的日本，刷足了存在感。

2003年，马自达发布了转子发动机的绝唱RX-8，看起来已经很有今天马自达的影子了。和RX-7最大的不同在于，RX-8是一款五门四座跑车，并且是极为少见的无B柱对开门，漂亮得很呐。

但转子的故事到这就告一段落了，因为没法把转子发动机的排放做到满足欧IV排放法规，2012年，最后一台RX-8也停产了。虽然马自达也尝试过为转子加上增程式油电混动或者氢油混动，但似乎都失败了。

从发家到转子，马自达故事的前半段差不多就聊完了。马自达很轴，但轴的可爱，无论是技术还是产品，他们只做自己想做的事，市场接不接受不管，我马某人只想站着还把钱挣了。但在民用市场，马自达却因为这股轴劲，吃了不少亏。

HTML版本： [马自达发展史（4）：疯狂的赛车，浑身狠活，小众车企的硬核之路](#)