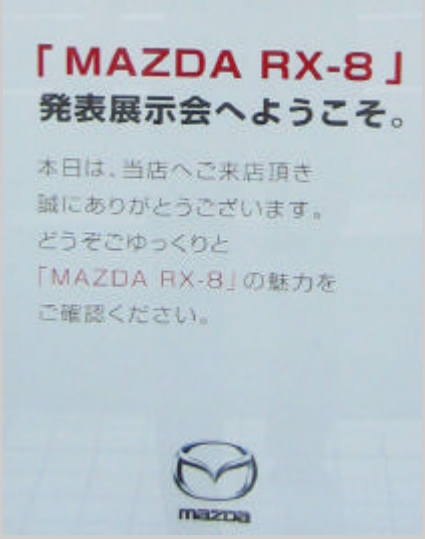

Mazda RX-8 Probefahrt in Japan

von Martin Schlockermann

Der Mazda RX-8 ist zur Zeit das größte Gesprächsthema unter Wankelfreunden und alle warten schon gespannt darauf, wann er endlich in Natura in Deutschland zu sehen sein wird und sich eine Gelegenheit zu einer Probefahrt bietet. Dieses Erlebnis hatte ich gestern (17. Mai 2003) schon in Japan und möchte euch nachfolgend hiervon berichten.

Wie kam es dazu?

Da ich in einer japanischen Firma arbeite, ergibt sich für mich häufiger die Gelegenheit nach Japan zu reisen. So auch im März 2003. Da ich im Internet gelesen hatte, dass die Produktion schon angelaufen war, habe ich mich bei einem meiner jap. Kollegen erkundigt, ob er nicht eine Probefahrt mit einem RX-8 organisieren könnte. Da er sich im Dezember 2002 einen neuen Mazda 6 (in Japan heisste er Avenza) zugelegt hatte, waren die Aussichten recht gut. In Japan angekommen musste ich dann erfahren, dass der Verkaufsstart erst Anfang April sein sollte. So flog ich etwas enttäuscht nach Deutschland zurück, ohne einen RX-8 gesehen zu haben. Das einzige, was ich ergattern konnte, war ein japanischer Vorab-Prospekt.

Glücklicherweise ergab sich aber die Situation, dass ich im Mai wieder nach Japan musste und ich mit Hilfe meines jap. Kollegen einen erneuten Versuch unternahm. Und dieses mal verlief dann alles positiv und am Samstag, den 17. Mai um 17.00 Uhr war der Termin für die Probefahrt.

Das Auto

Beim Mazda Händler angekommen, stand er nun da. In schwarz, mit braun abgesetzen Sitzen und Türverkleidungen. Es war das Topmodell mit 250 PS und es liess eigentlich keine Wünsche offen. Es hatte das Bose-Soundsystem, die schönen Aluminium-Felgen, 225/45er Bereifung und lächelte einen von vorne an. Wer kann da noch wiederstehen? Dann ging es daran, die Details zu bestaunen.

Der Kofferraum

Der Kofferraum kann sicherlich nicht gerade als riesig bezeichnet werden, bietet aber ausreichend Platz, um das Gepäck einer Familie unterzubringen. Ein größeres Problem könnte jedoch die hohe Ladekante und die kleine “Lucke” sein. Es dürfte schwierig werden hierduch eine Kiste Bier einzuladen! Und dies ist nun mal in Deutschland seit Zeiten des VW Käfers, die Masseinheit für die Kofferraum-

größe.

Der Einstieg

Neben dem Wankelmotor sind die “Schmetterlingstüren” die zweite Besonderheit des RX-8. Hierbei muss man wirklich feststellen, dass hierdurch der Einstieg für die hinteren Mitfahrer erheblich vereinfacht wird. Auf allen vier Sitzen (durch die durchgehende Mittelkonsole, können hinten nur zwei Personen Platz nehmen) kann man sehr bequem Platz nehmen und fühlt sich sofort pudelwohl. Die Passagiere auf den hinteren Sitzen sollten jedoch 1,80m Körpergröße nicht überschreiten.

Der Motor

Nach öffnen der Motorhaube weisst ausser dem Schriftzug Renesis zuerst einmal gar nichts auf den Wankel-Motor hin. Nach Abnahme der Kunststoffverkleidung, kann jedoch der Kenner, die Aussenheit der zwei Trochoiden erkennen.

In Japan gibt es den Motor in einer 250PS und einer 210PS Variante. Beide werden jedoch nicht durch einen Turbo aufgeladen.

Nun wird es aber spannend. Der Autoverkäufer holt den Schlüssel aus der Tasche und startet den Motor, der schön gleichmäßig hochdreht und wie Musik in den Ohren ist. Kein plärren, wie ein Vier-Zylinder und auch kein brüllen, wie ein Sechs-Zylinder, sondern echte Musik! Der Verkaufsslogan könnte daher auch heissen: “A Sound Like No Other!”.

Jetzt geht es aber auf die Straße. Im Innenraum ist kaum etwas von dem Motor zu hören. Erst bei ausgeschaltetem Gebläse, kann man ihn leise singen hören. Bei höheren Drehzahl wird er natürlich etwas lauter, aber nie so, dass es unangenehm wird. Es ist eher so, dass man dazu verleitet wird die Drehzahl hochzuziehen, so dass die Musik des Motors in den Ohren schwingt. Zusätzlich animiert dazu auch noch der große, mittig angebrachte Drehzahlmesser. Der Tachometer ist nur als digitale Anzeige im Drehzahlmesser untergebracht.

Die Beschleunigung des Wagens macht Spaß, die Drehzah-

len, die der Motor bietet zu nutzen. Gleichmäßig zügig und flott geht es immer schneller voran. Wer jedoch die Turbo-Power von einem RX-7 gewohnt ist, wird sicherlich erst einmal enttäuscht sein, denn so brachial geht der RX-8 nicht voran.

Verbrauch

Nachdem ich den Verkäufer auf den Verbrauch angesprochen hatte, antwortete er mir, dass das vom Fahrstil abhinge. Bei normaler Fahrweise wäre allerdings ein Verbrauch von unter 10 l/100km möglich. Was das nun genau bedeutet wird sich demnächst in der Praxis zeigen.

Fazit

Der RX-8 ist ein tolles Auto! Jedoch versucht Mazda mit diesem Auto auch das Image des RX-7 (FD-Model) etwa loszuwerden. Dieses hat nämlich in Japan den gleichen Ruf, den bei uns der Opel Manta zuletzt inne hatte. Das heisst, dass er möglichst tief und breit sein sollte und das Spoiler wettrüsten kennt keine Grenzen.

Der RX-8 ist aber eher der Sportwagen für die Familie (vergleichbar mit einem Dreier BMW). Bei diesem Vergleich hat er eigentlich alles zu bieten und dürfte auch in den meisten Punkten überlegen sein. Jedoch fehlt ihm in Deutschland das entsprechende Image.

Da man nicht nur die bisherigen Käufer des RX-8 ansprechen möchte, könnte das neue Design sicherlich eine richtige Entscheidung sein. Und die “alten RX-7 Fahrer” dürften mittlerweise auch schon eine Familie haben und sich auf ein vier-sitziges Sportcoupe freuen.

Mir hat die Probefahrt viel Spaß gemacht und ich kann jedem nur empfehlen, dieses Auto auch einmal zu testen, sobald er in Deutschland erhältlich ist. Wie Mazda halt schon sagt: “A Sports Car Like No Other - Mazda RX-8”.

Ich habe mir übrigens einen RX-8 aus Japan mitgebracht. Allerdings nur in der Größe 1/43. Dafür aber in dem wunderschönen rot.

Dank

Ein ganz großes Dank gilt meinem jap. Kollegen, der diese Probefahrt ermöglicht hat. Außerdem haben er und seine Freundin alle meine Fragen ins jap. übersetzt. Ohne deren Hilfe, wäre diese Probefahrt nicht möglich gewesen. Besonders, wenn man bedenkt, dass der Händler den Wagen erst seit zwei Tagen hatte und auch noch reichlich andere Interessenten sich zu einer Probefahrt angemeldet hatten. Das Fahrzeug hatte gerade erst 280km zurückgelegt! ❖

Renesis RX-8

Engine of the year 2003

2.5-liter to 3-liter

Mazda RENESIS Rotary (RX-8)

For a car maker that has never before featured in the International Engine of the Year Awards and for a powerplant design that is extremely rare (Lada is the only other marque to still build a rotary), Mazda and its RENESIS unit are doing rather well, taking a second trophy in this year's competition.

Although sold as a 1.3-liter in the US, the RENESIS is the equivalent of a 2.6-liter and is indeed officially classified as part of this category by many European states. One could even theoretically judge the engine to be a 3.9-liter!

Unlike previous Mazda rotaries – known for their first-rate refinement but also for unacceptable thirst – RENESIS is a naturally aspirated design and features a side-intake, side-exhaust layout, with the exhaust ports moved to the side housing of the rotor chamber. This design allows the size of the ports to be freely set, resulting in an expanded air intake port area. Intake resistance is greatly improved, giving useful torque: a maximum of 216Nm at 7,500rpm.

Ultimately, the absence of vibration coupled to its smooth potent acceleration and the very acceptable fuel efficiency – an average of 10.9L/100km (26.2mpg) can be expected – won the Awards judges' affections.

More success for the RENESIS Rotary engine: This time Kiyoshi Fujiwara, vice president of Mazda Motor Europe's R&D Center in Germany, came on stage to address the gathered media

Mazda RENESIS Rotary (RX-8)

Felix Wankel, pioneer of the rotary engine, Kenichi Yamamoto, the first head of Mazda's RE (Rotary Engine) Research Department in 1963, and Nobuhiro Hayama, today's general manager of Mazda global powertrain activities: the names are synonymous with rotary engines and, now, the International Engine of the Year 2003, the RENESIS Rotary powerplant.

The achievement is against all the odds: rotary engines had been dismissed by many – including Europe's emission legislators, who banished Mazda's last Wankel, the 13B-REW, from its markets in the last decade – as too inefficient and too polluting.

However, the Japanese car maker has bounced back in tremendous style, the 2003 RENESIS gathering 316 points, 72 more than the second-placed Volkswagen. Indeed, 44 of the panel of 50 judges voted for the RENESIS to take the most prestigious Awards title – a massive endorsement of Mazda's efforts with this unconventional engine.

The starting point for RENESIS' – appropriately, it stands for 'RE (rotary engine's) GENESIS' – rise to glory was the Multi-Side-Port rotary Engine, or MSP-E. This unit was introduced in the RX-01 concept at the Tokyo Motor Show in 1995. It was then presented in a refined version at the 1999 Tokyo Motor Show in the RX-EVOLV four-door sports car concept, forerunner to the eye-catching RX-8 that it now powers.

Naturally aspirated and available with two power outputs (192bhp or 240bhp), the rotary impressed the judges with its silky smooth power delivery, incredible refinement and willingness to rev so freely.

Perhaps winning the International Engine of the Year 2003 title will see Mazda invest further in rotary engines (for now, some 60,000 a year will be made at Mazda's Hiroshima factory). That RENESIS already meets the forthcoming 2005 Euro 4 emissions standards proves that Mazda's brilliant adoption of Felix Wankel's concept has a very promising future. **ETi**

Final results for 2003	points
Mazda RENESIS Rotary (RX-8)	316
Volkswagen Diesel 5-liter V10 (Touareg/Phaeton)	244
BMW 3.2-liter (M3)	224
Honda 1.3-liter IMA (Civic Hybrid)	157
Honda 2-liter (S2000)	107
BMW 2.5-liter (325i, 525i, Z4)	77
MINI Supercharged 1.6-liter (Cooper S)	76
Honda 1-liter IMA (Insight)	49

For the first time in International Engine of the Year Awards history, winning engines and the vehicles they power were on display. Dan Morris, newly appointed president of Mazda's European operations (pictured left), believes Awards recognition will see RX-8 become a sales hit. Hayama-san (middle) took time out from his work in Japan to attend the presentation with Germany-based colleague Fujiwara