



PRESSE-INFORMATION

24 Stunden von Le Mans - Rotary-Racer siegen an der Sarthe

- Langstreckenrennen gelten als härteste Bewährungsproben für Mensch und Material
- Als erster und bisher einziger japanischer Automobilhersteller kann Mazda 1991 den Gesamtsieg erringen
- Der Sportwagen 787B mit 515 kW/700 PS starkem Vierscheiben-Kreiskolbenantrieb beweist Standfestigkeit

Sie sind die ultimative Herausforderung für die Qualität und Zuverlässigkeit von Motoren und Fahrzeugtechnik. Langstreckenrennen markieren in der 1968 beginnenden Motorsportgeschichte von Mazda deshalb nicht nur sportliche Meilensteine, sondern vor allem härteste Bewährungsproben für Mensch und Material. Den bedeutendsten Eintrag ins Geschichtsbuch des Motorsports sichert sich Mazda 1991 beim weltweit wichtigsten Langstreckenrennen für Sportwagen, den 24 Stunden von Le Mans.



Als erster und bisher einziger japanischer Automobilhersteller kann Mazda auf dem legendären Circuit de la Sarthe den Gesamtsieg erringen und so die beispiellose Überlegenheit und Standfestigkeit des 515 kW/700 PS starken Vierscheiben-Kreiskolbenantriebs im Sportwagen 787B beweisen. Die Rivalen halten den Rotary-Racer sogar für so souverän und unerreichbar, dass die Sportbehörden die Regelwerke ändern und die Rotarier ab dem folgenden Jahr aus Le Mans verbannen. Die scheinbare Chancengleichheit im Starterfeld ist wiederhergestellt, dem Mazda 787B dafür der Po-



Innovationen-Box

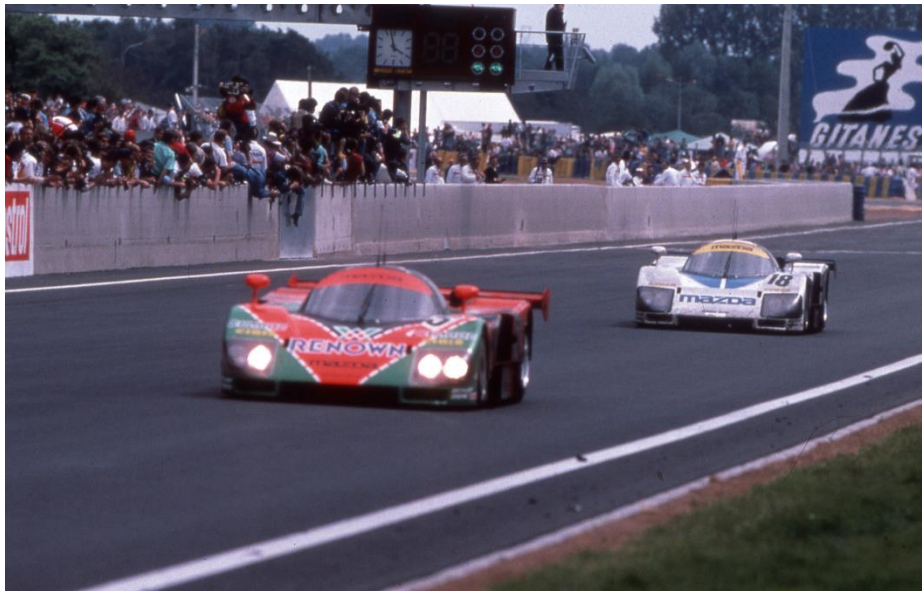
Sicherheit & Qualität



destplatz in der Ruhmeshalle der größten Sportwagen aller Zeiten garantiert. Der Höhepunkt eines fast 20-jährigen Engagements in Le Mans.

Wie kommt es vor über 20 Jahren zu dieser denkwürdigen Demonstration der Überlegenheit des Mazda-Wankelsportwagens? Es ist kein sensationeller Sieg aus dem Blauen heraus, sondern eine sorgfältige Entwicklung, die den 787B unschlagbar schnell und zuverlässig macht. Tatsächlich wagt sich Mazda sogar mit geringerem finanziellem Budget an das Abenteuer Le Mans als andere kostenbewusste japanische Hersteller. Dennoch ist man bestens präpariert: Das bisherige Aluminium-Chassis wird gegen ein neuartiges Kohlefaser-Chassis ausgetauscht und der bewährte Dreischeiben-Rotationskolbenmotor zum Vierscheiben-Wankel weiter-entwickelt. Als Berater steht der sechsmalige Le-Mans-Gesamtsieger Jacky Ickx unter Vertrag und auch die Fahrerteams sind hochkarätig. Ein 787B wird vom schwedischen Grand-Prix-Fahrer Stefan Johansson, dem ehrgeizigen Iren David Kennedy und dem schnellen Brasilianer Maurizio Sandro Sala gesteuert, das Trio für den zweiten 787B bilden die Motorsportgrößen Volker Weidler (Deutschland), Johnny Herbert (England) und Bertrand Gachot (Belgien). Zusätzlich startet noch ein Mazda 787 aus dem Vorjahresrennen.

Die schärfste Konkurrenz kommt von Mercedes, Porsche, Peugeot und Jaguar, in diesem Umfeld nehmen die Rotarier von Mazda scheinbar nur eine Statistenrolle ein. Vor allem die Zuverlässigkeit des neuen Vierscheiben-Wankelmotors wird bezweifelt.



Hinzu kommt: Mazda muss sich mit der selben Kraftstoffmenge (2.550 Liter für die 24 Stunden) begnügen wie sie den Hubkolbenmotoren zugestanden wird, obwohl doch Kreiskolbenaggregate konstruktionsbedingt zu höheren Verbrauchswerten neigen und vom Volksmund damals gerne „Spritsäuerer“ genannt werden. Die Mazda Ingenieure sind jedoch nicht untätig gewesen. Zur Ver-



wunderung von Wettbewerb und motorsportbegeisterten Zuschauern haben sie den Durst des Vierscheiben-Wankels gezügelt und seine Standfestigkeit so sehr gesteigert, dass er fortan zu einem Vorbild für alle Langstreckenläufer wird.

Der Motor mit dem Typencode R26B gilt als vorläufige Krönung der 30-jährigen Entwicklungsarbeit der Mazda Rotary-Ingenieure. Nur eine Einschränkung geben die Techniker den Piloten des 787B mit auf die Strecke: Zugunsten des Spritverbrauchs sollen sie ein Drehzahllimit von 9.000 Touren beachten und auf den langen Geraden schon bei 8.000 Umdrehungen pro Minute den Fuß vom Pedal nehmen. Dafür war die Technik so robust, dass Bremspunkte während des ganzen Rennens spät gewählt und Kurven besonders rasant genommen werden können. Unvergesslich für die Zuschauer ist der aggressive Sound des turbinenartig hoch drehenden Rotary-Kraftwerks, mit dem schließlich Johnny Herbert für Mazda ein makellooses Rennen vollendet. Mit insgesamt 362 Runden oder 4.923,2 Kilometer übertrifft er deutlich das Vorjahresergebnis und setzt zugleich eine Marke, die die Hubkolbenmotoren des Folgejahres nicht knacken können.

1991 sind es Rotary-Motoren, die die Effizienz und Zuverlässigkeit von Mazda Modellen verbessern. Heute ist es die SKYACTIV-Technologie, mit der die Ingenieure Effizienz, Fahrsicherheit und Fahrvergnügen in allen Mazda Modellen nachhaltig steigern.





Innovationen-Box
Sicherheit & Qualität

