



PRESSE-INFORMATION

Vor 20 Jahren: Weltrekorde für die Ewigkeit mit dem Mazda RX-8

- Ultimativer Stresstest: Zwei Mazda RX-8 erzielten 2004 nach 24 Stunden Vollgas 40 FIA-Rekorde
- Schneller als in Le Mans: Die Wankelmotor-Sportwagen stellten den Rekord des Mazda 787 B ein
- Kreiskolbenmotor auf Mazda Art: Der Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV (Energieverbrauch gewichtet, kombiniert, 1,0 l/100 km und 17,5 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 21 g/km, CO₂-Klasse B, kombinierte Werte, Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie 7,6 l/100 km, CO₂-Klasse F) bietet nachhaltigen Fahrspaß

Leverkusen, 22. August 2024: Sie sind der anspruchsvollste Härtestest für Qualität und Zuverlässigkeit von Motoren und Fahrzeugtechnik: Langstrecken-Rekordfahrten markieren für Mazda deshalb seit 90 Jahren nicht nur sportliche Herausforderungen, sondern Bewährungsproben für neue Technologien. So auch im Herbst 2004, als zwei Exemplare des ikonischen Kreiskolbenmotoren-Sportwagens Mazda RX-8 auf dem Ovalkurs des Testzentrums im niedersächsischen Papenburg an den Start fuhren. Die beiden Sportwagen mit neu entwickeltem, 170 kW/231 PS starkem RENESIS-Zwei-Scheiben-Kreiskolbenmotor legten bei einer 24-stündigen Vollgasfahrt problemlos über 5.000 Kilometer zurück, das entspricht spektakulären Durchschnittsgeschwindigkeiten von 215,934 bzw. 212,835 km/h. Daraufhin bestätigte die FIA, die Dachorganisation des weltweiten Automobil-Rennsports, insgesamt 40 internationale Rekorde für den Mazda RX-8 in den Kategorien A (Spezialfahrzeuge) und B (Produktionsfahrzeuge). Nie zuvor hatte sich ein Serien-Wankel-Fahrzeug einer derartigen Belastungsprobe gestellt – und dennoch erzielte der Mazda RX-8 mit RENESIS Motor auf Anhieb Weltrekorde für die Ewigkeit.

Revolution statt Evolution: Zuverlässigkeit und Effizienz in neue Dimensionen führen

Das Ziel war klar. Aber der Weg dorthin war zunächst so wenig erkennbar, dass andere Automobilhersteller bereits aufgegeben hatten. Das Ziel war die Neuentwicklung des Kreiskolbenmotors in revolutionärer Zuverlässigkeit, Effizienz und Leistungsfähigkeit. Im Jahr 2003 war es so weit: Nach bereits 1,8 Millionen Mazda Kreiskolbenmotoren in Sportcoupés, Cabrios, Limousinen und Nutzfahrzeugen präsentierte der unkonventionelle Hersteller aus Hiroshima das RENESIS Zweischeiben-Kreiskolbentriebwerk. RENESIS setzt sich zusammen aus RE für „Rotary Engine“ und der Schöpfungsgeschichte „Genesis“ – ein anspruchsvoller Name, dem der neue Motor gerecht wurde.

Mit geänderter Seitenauslasstechnologie, verbesserter Ölkühlung, optimierter Motorschmierung, viel Durchzug über ein breites Drehzahlband und um etwa 20 Prozent reduzierten Verbrauchswerte gegenüber dem Vorgängeraggregat im legendären Mazda RX-7 (FD), sicherte sich der RENESIS Kreiskolbenmotor sofort einen Platz in der Ruhmeshalle der Technikgeschichte. Eingeführt wurde das RENESIS Triebwerk in einem Fahrspaßgaranten, wie ihn die Sportwagenwelt noch nicht gesehen hatte: Der neue Mazda RX-8 sorgte für Furore als erster viersitziger Sportwagen mit vier gegenläufig öffnenden Free-style-Türen ohne B-Säulen. 141 kW/192 PS oder optional 170 kW/231 PS Leistung genügten im leichtgewichtigen RX-8 für überlegene Fahrleistungen und die Lust auf schnelle Sprints und kurvenreiche Strecken. Das in Front-Mittelmotorbauweise installierte Kreiskolbentriebwerk wog nur 124 Kilogramm (39 Kilogramm weniger als der Vorgängermotor im Mazda RX-7), war extrem kompakt und hatte so entscheidenden Anteil an der idealen Gewichtsverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse des Mazda RX-8, aber auch am besonders niedrigen Fahrzeugschwerpunkt des Sportlers.



PRESSE-INFORMATION

Nach nur 18 Monaten Produktionszeit feierte Mazda bereits über 100.000 verkaufte RX-8 Sportwagen, eine veritable Sensation. Zur historischen Einordnung: Vom meistverkauften Roadster aller Zeiten, dem 1989 vorgestellten Mazda MX-5, wurden in den ersten 17 Monaten 100.000 Einheiten ausgeliefert – der viertürige Mazda RX-8 mit Kreiskolbenmotor knüpfte also in den Jahren 2003/2004 an die Erfolge der zweisitzigen Marken-Ikone MX-5 an. Nicht nur das einmalige Karosserie- und Fahrspaßkonzept des Mazda RX-8 überzeugten weltweit, auch sein Herzstück, der RENESIS Kreiskolbenmotor, gewann sensationell viele Auszeichnungen, darunter gleich vier „International Engine of the Year Awards“.

Ohne Renn-Ambitionen schneller als der Rekord-Sieger von Le Mans

Die bedeutendste Challenge konnte der Mazda RX-8 aber im Jahr 2004 auf dem 12,4 Kilometer langen Rundkurs von Papenburg annehmen – und gewinnen. Mission der Weltrekordfahrten war es, mit zwei bis auf nachgerüstete Schalensitze, Fünfpunktgurte und Überrollkäfige serienmäßigen Mazda RX-8 (ein RX-8 verfügte außerdem über einen Zusatztank und 19-Zoll-Felgen) den ultimativen Stresstest für Rennwagen zu übertreffen: die 24 Stunden von Le Mans. Diesen berühmt-berüchtigten Langstreckenklassiker gewann Mazda 1991 als erster japanischer Automobilhersteller mit dem 515 kW/700 PS starken Vierscheiben-Kreiskolbenmotor-Rennwagen vom Typ 787 B. 13 Jahre später fuhren in Papenburg zwei 170 kW/231 PS leistende Zweisheiben-Wankel-Sportwagen, gesteuert von 15 Motorjournalisten aus elf Ländern. Und das Unglaubliche wurde wahr: Nach 24 pannenfreien Stunden stellten die Großseriensportwagen vom Typ Mazda RX-8 mit einem Durchschnitt von bis zu 215,934 km/h nicht nur 40 FIA-Rekorde auf, sie waren sogar schneller als der Le-Mans-Sieger Mazda 787 B, der 1991 „nur“ auf 205,133 km/h kam.

Mehr elektrische Reichweite mit Kreiskolbenmotor: Der neue Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV

Technologische Herausforderungen der besonderen Art hat das ingenieurgetriebene Unternehmen aus Hiroshima von Anfang an angenommen, und dennoch setzt heute der elektrisch angetriebene Mazda MX-30 einen besonderen Meilenstein. Dieser einzigartige Crossover mit Freestyle-Türen bietet zwei verschiedene Antriebsoptionen für elektrisches Fahren auf Mazda Art. Der vollelektrische MX-30 e-Skyactiv EV (Energieverbrauch kombiniert 17,9 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 0 g/km, CO₂-Klasse A) nutzt ausschließlich die in der Batterie gespeicherte Ladung. Dagegen feiert der serielle Plug-in-Hybrid MX-30 e-Skyactiv R-EV die Rückkehr des Wankelmotors, indem er die Batterie mit einem Kreiskolbenmotor kombiniert, der als Generator dient und damit die elektrische Reichweite vergrößert.

Typisch Mazda ist das Plug-in-System nicht Mainstream, sondern unkonventionell als serieller Hybridantrieb ausgelegt. So werden die Räder des MX-30 e-Skyactiv R-EV immer von einem 125 kW/170 PS und 260 Nm entwickelnden Elektromotor angetrieben, gut für ein typisch elektrisches Fahrerlebnis, geprägt von direktem Ansprechverhalten und Komfort. Ein neu entwickelter, 55 kW/75 PS starker Einscheiben-Kreiskolbenmotor samt Generator erhöht die elektrische Reichweite, wenn die Lithium-Ionen-Batterie entleert ist. Mit seiner kompakten Bauweise lässt sich der Kreiskolbenmotor leicht in das vollelektrische Fahrzeug einbauen, und es bleibt Platz für den größeren E-Motor, der den MX-30 immer allein antreibt. Außerdem läuft der Kreiskolbenmotor leise und ist leichter als ein vergleichbarer Hubkolbenmotor, gut für die Gesamteffizienz des Fahrzeugs. Sechs Jahre Garantie beim Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV betonen ebenso wie bei anderen Mazda Modellen die serienmäßige Zuverlässigkeit.

Wer alle Mazda Modelle mit Kreiskolbenmotor kennenlernen will, sollte die Sonderschau „Rotation“ von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg besuchen. Hier sind sie alle vereint, die



PRESSE-INFORMATION

Mazda RX-Modelle vom RX-2 bis zum RX-8, aber auch JDM-Typen wie Eunos Cosmo, Mazda Luce oder der Parkway-Wankel-Bus. Über Öffnungszeiten und die Exponate informiert dieses Mazda Museum unter www.mazda-classic-frey.de oder über www.facebook.com/MazdaClassicFrey

Ihre Ansprechpartner

für Journalistenanfragen:

Christoph Völzke, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation

+49 (0)2173 - 943 303

cvoelzke@mazda.de

für Kundenanfragen:

Mazda Kundeninformationszentrum

+49 (0)2173 - 943 121

[Zum Kontaktformular](#)