

CH-9302 Kronbühl, 5. Dezember 2003

per e-Mail an:

Redaktion auto motor und sport
Herrn Klaus Westrup
D-70162 Stuttgart

ams, Heft 25, 26.11.03, Seite 64, Test Mazda RX-8

Sehr geehrter Herr Westrup

Als regelmässiger Leser von ams und seit 31 Jahren Wankelfahrer, habe ich Ihren ersten Testbericht über den Mazda RX-8 mit grossem Interesse und sehr aufmerksam gelesen.

Es erstaunt mich immer wieder, wie – von wenigen Ausnahmen abgesehen – alle deutschen Autotester beim Thema Wankel, aus welchen Gründen auch immer, in ihren Berichten unsachlich werden. Anhand Ihres RX-8 Testberichts will ich Ihnen das gerne verdeutlichen.

Zitat 1:

Vier Jahrzehnte später wissen auch die einstigen Wankel-Protagonisten: Es ist nichts geworden mit diesem vom Prinzip her so einleuchtenden Motor-Revolution.

Der Wankelmotor ist nicht nur eine vom Prinzip her einleuchtende Motor-Revolution, sondern sie ist eine geniale deutsche Erfindung. Das daraus nichts geworden ist, liegt klar daran, dass primär die deutsche Automobilindustrie diese geniale Erfindung aus wirtschaftlichen Interessen heraus nicht zum Erfolg bringen wollte oder konnte. *Nicht konnte*, bezweifle ich, denn die deutschen Ingenieure stehen den japanischen sicher in nichts nach, ausser vielleicht in der akribischen Beharrlichkeit. Darin sind sie zumindest dem Deutschen Felix Wankel sehr ähnlich.

Mazda hat bis heute über 2 Millionen Wankelfahrzeuge gebaut, von denen viele heute noch täglich im Einsatz stehen. Im Vergleich zum Hubkolbenmotor wenig aber beachtlich. Und vom RX-8 wurden bis Ende Oktober 2003 bereits über 45'000 Stück hergestellt. Über 7'000 Wagen mehr als vom NSU Ro 80 mit rund 37'400 Stück von 1967 – 1977.

Zitat 2:

Nur ein Grossserienhersteller hat die einfache und doch so komplizierte Verbrennungsmaschine nach dem Wankel-Prinzip

Das Foto des Motors auf Seite 68 zeigt sehr schön, wie genial einfach der Wankelmotor mechanisch tatsächlich ist. Kein Vergleich mit einem 6, 8, 10 oder 12 Zylinder und deren verwirrender Vielfalt mechanischer Teile. Was den Wankelmotor wirklich kompliziert macht ist sein nicht einfach beherrschbares Prinzip. Darin liegt die Herausforderung für den Ingenieur. Kaum auszudenken, welchen Stand der Wankelmotor in der deutschen Automobilindustrie heute haben könnte, wäre in seine Entwicklung nur halb soviel investiert worden wie grossvolumige Hubkolbenmonster mit oder ohne Turboaufladung. Ich erinnere daran, dass man bei AUDI im Jahr 1977 mit dem KKM 871 einen Kreiskolbenmotor serienreif hatte, der in vielen Belangen bis heute die Kreiskolben-Referenz geblieben ist, von wenigen glücklichen Wankelfans heute noch, im Ro 80 eingebaut, täglich gefahren. Bei Mazda hat man den Renesis-Motor des RX-8 mit vergleichbar bescheidenstem Aufwand entwickelt und realisiert, umso erstaunlicher ist das, was die japanischen Ingenieure und Motorenbauer damit erreicht haben! Ich empfehle Ihnen dazu die Lektüre des bemerkenswerten Buches von Jack Yamaguchi „RX-8“.

Zitat 3:

.... das schwer abzudichtende Ding, dessen Dichtleisten viel zu rasch verschleissen und das Zündkerzen aus der Hand frisst.

Diese Aussage ist in höchstem Masse polemisch und unsachlich, sie entbehrt seit Jahren jeder Grundlage. Wie viel Erfahrung haben Sie mit Wankelfahrzeugen? Messen sie immer noch an den ersten Erfahrungen mit dem NSU Ro 80? Die Entwicklung ist seit 1970 nicht stehen geblieben! Mazda Wankelmotoren erreichen seit Jahren mindestens die Lebensdauer vergleichbarer Hubkolbenmotoren. Der Verschleiss von Dichtleisten ist seit Jahren kein Thema mehr und Zündkerzen wechselt man nicht häufiger als beim „Schüttelhuber“ (Zitat Felix Wankel). Von aus der Hand gefressenen Zündkerzen kann keine Rede sein.

Herr Westrup, solche Textpassagen passen nicht zu einem Autotester von Ihrem Rang und Namen.

Zitat 4:

.... unter einem Gestrüpp von Leitungen und Zusatzaggregaten endlich tief in den Eingeweiden des Motorraums

Das kann doch allen Ernstes nicht ein Kriterium für einen Autotester sein! Das Foto auf Seite 70 beweist, dass es im Motorraum des RX-8 sehr aufgeräumt zu und her geht. Ein Gestrüpp ist übrigens auch dann nicht erkennbar, wenn Sie die heute übliche Plastikabdeckung mit einem Handgriff abnehmen. Die Zugänglichkeit heutiger Motoren ist nicht mehr so einfach wie in den Tagen eines NSU Ro 80 oder Mazda RX-7 (bis ca. Baujahr 1984) vergleichbar. Davon könnten Automechaniker ein Liedchen singen. Das gilt aber für Hubkolben-Fahrzeuge genauso. Angesichts einer Unzahl von Elektronik- und Unterdruckhilfen in modernen Automobilen, liesse sich diese Aussage in jeden Ihrer zukünftigen Testberichte duplizieren.

Zitat 5:

.. ein ganz anderes Geräusch. dann folgt ein Glockenton als Warnsignal ... Der Motor klingelt.

Prinzip bedingt tönt ein Wankelaggregat nun einmal anders als ein Hubkolbenmotor. Es gibt da nämlich, z.B. keine Ventile und der Bewegungsablauf des Kolben ähnelt mehr jenem einer Turbine. Damit könnte man das ja erklären, statt es einfach so im Raum stehen zu lassen. Und, der Motor klingelt definitiv nicht. Jedenfalls tat er dies bei meinen drei bisherigen Testfahrten mit dem RX-8 nicht. Aktustische Drehzahlwarner gibt es auch in anderen Autos. Sie assoziieren mit solchen Formulierungen bereits einen Motorschaden.

Zitat 6:

... in den Regionen eines BMW M3. Vom Motor-Vergnügen her liegt man zweifellos darunter, obwohl

Ihre Feststellung kann ich akzeptieren, sie aber sehr subjektiv. Jeder Autofahrer hat ein anders Empfinden was das sogenannte „Motor-Vergnügen“ angeht. Es gibt solche, die machen sich daraus gar nichts, andere schwärmen für Ferrari u. Co. Für eingefleischte Wankelfans ist der Sound und die Laufkultur des RX-8 das wahre Vergnügen. Sie können und dürfen einen M3-Motor auch nicht mit dem Renesis-Wankelmotor vergleichen. Sie vergleichen sicherlich auch nicht Äpfel mit Birnen obwohl beides wunderbares Obst ist. Es gibt halt Leute die mögen keine Birnen und andere keine Äpfel.

Zitat 7:

Die alte prinzipielle Schwäche des Wankel-Motors, sein schlechtes Durchzugsvermögen ist im RX-8 zumindest gemildert.

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen ausser durch mehr Drehzahl oder Turboaufladung.

Mazda hat sich beim RX-8 für die Drehzahl entschieden und ist damit vom Turbo des RX-7 abgekommen. Der Motor des RX-8 hat schliesslich auch nur 1'308 ccm Kammervolumen und damit eine spezifische Leistung von 176,6 PS/L! Wie sie selber schreiben beweisen die Messwerte des jüngsten Wankel ohnehin echtes Sportwagenformat das beweist Rasse. Also was will man für das alltägliche Autofahren unter den heutigen Verkehrsverhältnissen denn mehr?

Bei meinen drei Probefahrten mit unterschiedlichen Wagen, begeisterte mich die Motorcharakteristik in allen Verkehrssituationen, ob auf der Landstrasse, auf der Autobahn oder im Stadtverkehr. Für die heutigen Verkehrssituationen ist jederzeit genügend Leistung vorhanden, der Durchschnitts-Autofahrer wird zu keiner Zeit – ausser vielleicht bei abgeschaltetem ESP – überfordert.

Zitat 8:

In einer Autowelt der Nischen ist auch Platz für die Erfindung des Felix Wankel. Ohne Mazda wäre sie schon im Museum.

Schade eigentlich, dass nur deutsche Autos mit Wankelmotor heute mehrheitlich im Museum statt auf der Strasse zu bewundern sind! Schade auch für eine, wie eingangs erwähnt, geniale deutsche Erfindung. Mazda gebührt das Verdienst, die Fahne der kreisenden Kolben hoch zu halten und beweist damit höchste technische Kompetenz. Mazda erbringt mit dem RX-8 einmal mehr den Beweis, dass Wankels Prinzip funktioniert, problemlos und mindestens so gut wie vergleichbare Hubkolbenmotoren. Meiner Meinung nach in verschiedenen Dingen sogar besser. Übrigens: der Hubkolbenmotor, ob Otto oder Diesel, wurde auch nicht innerhalb der ersten 40 Jahre so perfektioniert wie er es heute ist und dies, notabene, mit ungleich mehr Aufwand.

Es bleibt mir abschliessend noch zwei Dinge anzumerken.

1. Mazda hat 1991 mit einem Kreiskolbenmotor das 24h Rennen von Le Mans gewonnen. Drei Mazda Wankel sind unter den ersten 10 ins Ziel gefahren!
2. Der RENESIS-Kreiskolbenmotor des RX-8 ist von einer internationalen Jury bestehend aus 50 Fachjournalisten aus 22 Ländern zur „International engine of the year 2003“ gewählt worden. Weitere zwei erste Plätze gingen ebenfalls an den Wankel aus Japan, nämlich: „Bester neuer Motor 2003“ und „Bester Motor in der Hubraumklasse 2.5 – 3 Liter“. Die Preisverleihung fand am 4.6.03 in Stuttgart statt.

Ein Hinweis darauf in Ihrem Testbericht wäre mehr als berechtigt gewesen und hätte sicher auch noch Platz gefunden, z.B. auf Seite 68 im Kasten TECHNIK. Weshalb eigentlich nicht?

Immer noch zuwenig Argumente, um einer ursprünglich genialen deutschen Erfindung jene Anerkennung zu zusprechen, nämlich die einzige alternative Verbrennungs-Kraftmaschine zum Hubkolbenmotor System Otto oder Diesel zu sein? Oder darf nicht sein, was nicht sein soll?

Ich erhoffe mir und erwarte gerne Ihre Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen



Hans-Peter Lang