

Vor 10 Jahren: Ein Wankelmotor gewinnt die 24 Stunden von Le Mans

von Hans-Peter Lang

Im vergangenen Juni feierte Mazda den 10. Jahrestag seines grössten rennsportlichen Erfolges, den historischen Sieg beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans 1991. Am 23. Juni 1991 um genau 16.00h überquerte ein Mazda 787B Rennwagen, angetrieben von einem 700 PS starken Vierscheiben-Rotationskolbenmotor, als Sieger die Ziellinie des legendären Rundkurses in der französischen Sarthe. Mazda ist



Mazda 787B Siegerwagen und RX-8 Design Modell vor den Boxen des Mazda Miyoshi Proving Grounds in Japan.

bis heute der einzige japanische Automobilhersteller, dem es gelang dieses schwerste und bekannteste aller Langstreckenrennen zu gewinnen. Niemand hatte mit diesem Sieg gerechnet, haushohe Favoriten waren die von Peter Sauber aus Hinwil/Schweiz (heute Sauber-Petronas Formel 1) vorbereiteten Mercedes C11. Der Mazda Rennwagen vom Typ 787B war der erste und einzige Rennwagen mit Wankelmotor, dem es jemals gelang das prestigeträchtige Rennen in Le Mans zu gewinnen. Mazda platzierte alle drei der gestarteten „Wankelrenner“ (2 x 787 B, 1 x 787) unter den ersten 10 im Schlussklassement und belegte die Plätze 1, 6 und 8. Alle drei Autos absolvierten die gesamte Renndistanz störungsfrei!

Abwechselnd gesteuert von den drei Fahrern Bertrand Gachot (F), Johnny Herbert (GB) und Volker Weidler (D) legte der Siegerwagen mit der Nr. 55 während 24 Stunden 362 Runden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 205.133 km/h zurück, was einer Gesamtdistanz von 4'923.2 km entspricht!

Für die Japaner generell besass das Rennen von Le Mans, 1923 zum erstem Mal ausgetragen, seit vielen Jahren einen enormen Stellenwert. Für sie stellte die „grande classic“ in der Sarthe den jährlichen Motorsport-Höhepunkt dar. Bei Mazda selbst glaubte kaum jemand an einen Sieg; mit einer guten Klassierung wäre man schon sehr zufrieden gewesen. Mazda hat sich diesen prestigeträchtigen und werbewirksamen Erfolg jahrelang erkämpft und dabei in den Jahren zuvor manchen Rückschlag in Kauf nehmen müssen. Mit einem Kreiskolbenmotor in einem Chevron-Fahrgestell versuchte sich Mazda 1970 zum ersten Mal in Le Mans. Die erste offizielle Klassierung liess aber sehr lange auf sich warten, 1980 wurde Mazda zum ersten Mal im Schlussklassement aufgeführt. Es dauerte weitere 7 Jahre, bis Mazda 1987 als bislang bestklassiertes japanisches Auto den 7. Schlussrang belegte. Ein Jahr später, 1988, standen drei Wagen mit Wankelmotor am Start, alle kamen sie über die volle Distanz durch. Im Jahre 1990 übernahm der damals 49 jährige Takaharu Kobayakawa die Funktion des Mazda Rennleiters. Zur gleichen Zeit war Herr Kobayakawa als Projektmanager für die Entwicklung des RX-7 Typ FD verantwortlich. So ist es denn auch nicht verwunderlich, dass viele der Erfahrungen aus dem Bau der Le Mans-Sportprototypen von Mazda auch in die Entwicklung des RX-7 Typ FD eingeflossen sind. 1991 führte Kobayakawa die Marke Mazda in Le Mans zum Sieg, kurz darauf präsentierten die Japaner den einmaligen RX-7 Typ FD Twin Turbo der Öffentlichkeit. Aus den Erfahrungen in Le Mans lernte Mazda, was man unter einem Sportwagen zu verstehen hat. Vielleicht ist gerade das das Geheimnis des einzigartigen Fahrgefühls im RX-7 Typ FD.

Leider aber war der Sieg von Le Mans im Jahre 1991 nicht nur ein grosser Erfolg, er war gleichzeitig auch der „Schwanengesang“ für Mazda im Rennsport, denn ab 1992 liess das Reglement der Sportwagen-Weltmeisterschaft den Wankelmotor gar nicht mehr zu, diese Antriebsart wurde von der FIA (Federation international d'automobile) verboten. Mazda waren die rennsportlichen Grundlagen die man in Jahren harter Arbeit entwickelt und aufgebaut hatte entzogen. Man hatte damit keine Chancen mehr den Erfolg von Le Mans zu wiederholen und zog sich vollständig aus der Sportwagen-Weltmeisterschaft zurück. Daran hat sich leider bis heute nichts geändert. Bedauerlicherweise hat man es bei Mazda in der Folge dann auch verpasst, den einmaligen Sieg in Le Mans marketingmässig gründlich auszunutzen. Es gab nur wenige Inserate für den RX-7 von 1992 in denen man sich auf den Le Mans - Erfolg bezog und kaum jemand erinnert sich heute noch daran.



Der Siegerwagen von 1991 mit der Startnummer 55 aber gibt es noch, er wird seit kurzem im Werksmuseum von Mazda in Hiroshima ausgestellt.

Die technischen Daten des Mazda Typ 787B:

Motor:	Typ R26B, vier Läufer, variable Saugrohr-Einspritzung
Kammervolumen:	4 x 654 ccm Kammervolumen entsprechend einem FIA rating von 4'708 ccm (Faktor 1,8)
Leistung:	700 PS bei 9'000 U/min.
Max. Drehmoment:	62 mkg bei 6'500 U/min.
Gewicht:	845 kg trocken
Getriebe:	Porsche 962C/Mazda, 5-Gang
Bremsen:	Kohlenstoffbremscheiben (!) mit Brembo-Sätteln
Bereifung:	vorne: 18x12J Dunlop 300/640-R18 radial Hinten: 18x14.5J Dunlop 355/710-R18 radial



Mazda Typ 787B Sportprototyp

Heute, 10 Jahre nach dem legendären Sieg von Le Mans, ist sich Mazda seiner Verpflichtung gegenüber dem Wankelmotor wieder sehr bewusst geworden und trägt dies auch deutlich und selbstbewusst zur Schau. Dies war so am Autosalon von Detroit im Januar 2001 so und man konnte es im vergangenen März in Genf erleben. Man kann ohne zu übertreiben von einem ROTARY REVIVAL bei Mazda sprechen. Die japanische Marke ist der weltweit

einzigste Automobilhersteller der serienmässig Wankelmotor-Automobile produziert (RX-7, siehe Wankeljournal Nr. 19). Der aktuelle technische Stand der Rotationskolbenmotoren von Mazda ist mit über 2000 Patenten abgesichert. Der Wankelmotor ist bei Mazda wieder ein offizielles Thema geworden über das man öffentlich spricht.

Mit der begeisternden neuen Wankel-Sportlimousine RX-8 wird die japanische Marke die lange Tradition im Bau von Autos mit Wankelmotor auf einzigartige Weise fortsetzen (siehe

Wankeljournal Nr. 18). Der Beschluss, den RX-8 zu bauen ist gefasst. In Hiroshima arbeiten die Techniker an der Serien-version dieses technisch einmaligen Fahrzeuges, dessen Merkmale wie atemberaubendes Design, vier grosszügige Sitzplätze, die dank fehlender B-Säule sehr bequem zu erreichen sind, das futuristische Interieur und die Technik des RENESIS – Rotationskolbenmotors mit 250 PS schon viele Autofans begeistern. Dem Vernehmen nach sind bei Mazda weltweit schon tausende von Bestellungen eingegangen. Die ersten Exemplare werden vermutlich in der 2. Jahreshälfte 2002 auf der Strasse anzutreffen sein.



English summary

In June Mazda celebrated the 10th anniversary of its remarkable victory at the 1991 Le Mans 24-hour endurance race. June 23rd, 1991, 4 pm: Mazda became the first and so far the only Japanese car manufacturer to win the coveted Le Man title, and the Mazda 787B sports-prototype became the first and only car ever powered by a rotary engine to win this prestigious race in France. In its 1991 victory the Mazda 787B completed 4'923.2 km (3'059.79 miles) over 362 laps at an average speed of 205.133 km/h (127.49 mph). The three drivers were Bertrand Gachot (Fra), Johnny Herbert (GB) and Volker Weidler (Ger). The original 1991 Le Mans Mazda racer (No. 55) is on permanent display at the company's museum in Hiroshima headquarter, Japan.

Today, Mazda, the only company in the world to produce a pure rotational internal combustion engine, is developing the outstanding four-door, four-seat RX-8 sports car powered by the revolutionary next-generation RENESIS rotary engine. Mazda revealed the design model of the RX-8 at the North American International Auto Show in Detroit and the International Auto show in Geneva earlier this year. Mazda has already decided to produce this wonderful new rotary powered car which we hopefully can on the roads in 2002.