



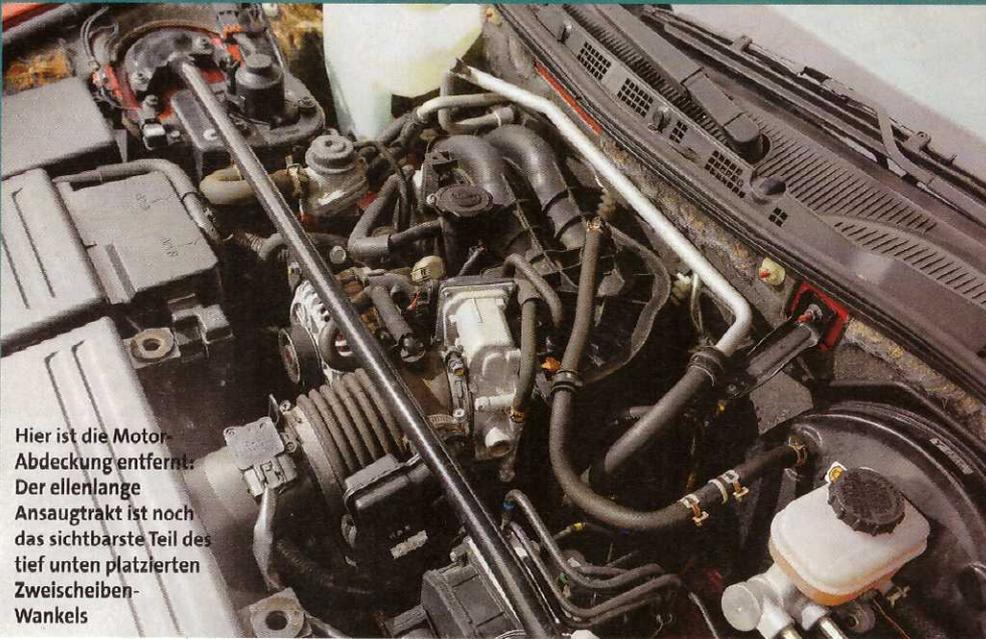
Einfalls-Reich: Ein viersitziges Sportcoupé ohne B-Säule, das sich über Portaltüren entern lässt – der Mazda RX-8 ist halt anders!



Bitte kein Tuning: Die originalen Aluräder passen gut zum RX-8



Der Zeiger des mittig platzierten Drehzahlmessers schlägt gern mal voll aus...



Hier ist die Motor-Abdeckung entfernt. Der ellenlange Ansaugtrakt ist noch das sichtbarste Teil des tief unten platzierten Zweischeiben-Wankels



Die Mittelkonsole bietet Schalter für alles Notwendige. Oben am Bildrand: per Tastendruck ausklappbarer Monitor fürs Navi

ze, den kecken Radläufen und den frechen Schlitzaugen ist er ein echter Hingucker. Als er 2003 an den Start rollte, gab es Beifall von allen Seiten: Die Japaner hatten den ohnehin schon wagemutigen Wankel-Antrieb in eine Hülle gepackt, bei der der Aha-Effekt garantiert ist. Der Mazda bietet nämlich auf seinen Sportsitzen Platz für Vier. Und dank seines erstaunlichen „Freestyle“-Systems lässt es sich spektakulär einsteigen. Ohne B-Säule, aber mit vier gegenläufigen Türen, schwebt der Mazda damit irgendwo zwischen Coupé und Limousine. Wer jetzt „nette Spielerei“ denkt, der deutet den heckgetriebenen Sportler völlig falsch.

Der erste Eindruck auf der Piste: Mit dem RX-8 sind irre Fahrmanöver möglich, denn das narrensichere Fahrwerk mit Doppelquerlenkern vorn und Mehrlenkerachse hinten lässt sich kaum aus der Ruhe bringen. Dabei liegt der Flitzer steif wie das sprichwörtliche Brett. Die Skepsis ob der fehlenden B-Säule ist also unbegründet. Auch ein Verdienst des soliden Rahmenprofils, das quasi als zentrales Rückgrat dient und die Motor-Getriebe-Einheit mit dem hinteren Differential verbindet. Ein weiterer Pluspunkt

ist die Gewichtsverteilung des RX-8. Er ist fast perfekt ausbalanciert, vor allem dank des leichten und weit nach hinten gerückten Wankels. Was den Mazda zu einem Frontmittelmotor-Sportler macht.

Endgültig aus der Reihe tanzt er allerdings mit seinem „Renesis“-Triebwerk. Im Gegensatz zum Biturbobefeuerten Vorgänger ist es als Sauger konzipiert – und besonders im Bereich der Wankel-typischen Dichtleisten weniger anfällig. Die kryptische Bezeichnung Renesis steht für Rotary Engine Genesis und soll die Weiterentwicklung des Zweischeiben-Wankels unterstreichen.

Was das Layout dieses Motors wesentlich von älteren Konstruktionen unterscheidet, sind die zwei seitlichen Auslässe pro Kammer, die für einen effizienteren Gaswechsel sorgen. Wobei auch das variable Ansaugsystem eine Rolle spielt, das je nach Leistungsstufe zwei oder drei Einlasskanäle pro Kammer aufweist. Unter dem Strich sorgen diese Maßnahmen zusammen mit einer optimierten Zündung und der aufwendigen Saugrohr-Einspritzung für ein zeitgemäßes Abgasverhalten, so dass der Mazda die Euro-4-Norm erfüllt.

*Wer den Mazda RX-8 für einen Design-Gag hält, der irrt gewaltig. Sein narrensicheres Fahrwerk macht ihn zu einem astreinen Sportwagen!*

Noch dazu stimmt die Leistung – denn im RX-8 kreist der kräftigste Wankel-Sauger aller Zeiten. Das Drehvermögen dieses Wirbelwinds ist ein Schauspiel für sich. Es beeindruckt weniger akustisch als vielmehr auf dem Drehzahlmesser. Bis an die 9000 Touren jubelt der Wankel, ohne dass er sich besonders anstrengen muss. Damit ist er trotz aller Fortschritte nach wie vor kein Sparmotor: Der Verbrauch reicht von elf bis 20 Liter Super.

Experten wie István Kincses, der beim Ansbacher Mazda-Händler

#### Wohin mit dem Wankel?

» Besitzer des Wankelsportlers müssen des Öfteren damit leben, dass sich so manche Mazda-Werkstatt aufwendige Wartungsarbeiten an der Technik des RX-8 nicht zutraut. Etwa den Wechsel der Dichtleisten, deren langsamer Verschleiß sich im Allgemeinen durch nachlassende Kompression ankündigt. Wankel-affine Experten lassen sich meist über Internetforen ([www.rx8forum.de](http://www.rx8forum.de)) auftreiben. Wer die Sache dagegen selbst in die Hand nimmt, der kann bei anerkannten Spezialisten wie etwa dem kalifornischen Anbieter Racingbeat ([www.racingbeat.com](http://www.racingbeat.com)) aus dem Vollen schöpfen. Standard-Ersatzteile sind auch hierzulande ohne Probleme erhältlich. Eine einfache Inspektion inklusive Ölwechsel strapaziert den Geldbeutel übrigens nicht über Gebühr: Wer mit seinem RX-8 jährlich oder alle 15.000 Kilometer in der Werkstatt vorbei schaut, muss im Normalfall mit Kosten von zirka 200 Euro rechnen – sofern er angenommen wird...

