



PRESSEMITTEILUNG – MAZDA (SUISSE) SA

Meilenstein für Mazda: Über zwei Millionen Fahrzeuge mit Kreiskolbenmotor produziert

- Erster Einsatz 1967 im Mazda Cosmo Sport 110 S
- Kreiskolbenmotor gilt seit vielen Jahren als Alleinstellungsmerkmal des Herstellers
- Motorenkonzept feiert im Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV (WLTP-Kraftstoffverbrauch 1,0 l/100 km; WLTP-CO₂-Emissionen 21 g/km; WLTP-Stromverbrauch 17,5 kWh/100 km) seine Wiedergeburt

Petit-Lancy, 1. November 2023. Eine runde Sache: Die Mazda Motor Corporation hat über zwei Millionen Fahrzeuge mit einem Kreiskolbenmotor produziert. Der Automobilhersteller aus Hiroshima ist der einzige weltweit, der das Motorenkonzept seit über 45 Jahren millionenfach erfolgreich produziert und verkauft hat.

In einem Kreiskolbenmotor ersetzen rotierende Kolben beziehungsweise Scheiben die Auf- und Abbewegung der Kolben eines Hubkolbenmotors. Dies ermöglicht eine aussergewöhnliche Laufruhe, minimale Geräuschemissionen, eine platzsparende Bauweise und ein geringes Gewicht. Das erste Fahrzeug, bei dem Mazda auf diesen besonderen Antrieb setzte, war der Mazda Cosmo Sport 110 S, der 1967 vorgestellt wurde. Seitdem optimierte Mazda die Technik und die Leistung seiner Kreiskolbenmotoren und nutzt sie bis heute als einziger Automobilhersteller im Serieneinsatz.

Nachdem die Produktion des bisher letzten Fahrzeuges mit Kreiskolbenmotor – der Mazda RX-8 – im Jahr 2012 eingestellt worden war, nahm Mazda sie im Juni 2023 zum ersten Mal seit elf Jahren wieder auf. Mit dem Verkaufsstart des Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV im Herbst 2023 feiert der Kreiskolbenmotor nun seine Wiedergeburt.

„Der Kreiskolbenmotor ist ein besonderer Teil der Mazda Geschichte und gilt für uns als perfektes Symbol unseres ‚Never Stop Challenging‘-Spirits“, so Takeshi Mukai, Director und Senior Managing Executive Officer bei Mazda. „Der Kreiskolbenmotor erfreute sich bei Kunden auf der ganzen Welt grosser Beliebtheit und wir freuen uns über die Wiederaufnahme der Produktion und auf das Comeback des Motors. Ich möchte mich bei allen bedanken, die uns auf diesem Weg unterstützt haben – insbesondere bei den vielen Kunden, die Fahrzeuge mit Kreiskolbenmotor gekauft haben, bei unseren Kreiskolbenmotor-Fans und bei all unseren Geschäftspartnern, die an der Entwicklung und Produktion beteiligt waren. Auch in Zukunft werden wir uns mit der für Mazda typischen Mentalität neuen Herausforderungen stellen und attraktive Produkte anbieten, die unseren Kunden auch im Zeitalter der Elektrifizierung ein aufregendes Fahrerlebnis bieten.“

Die Entwicklung der Kreiskolbenmotoren bei Mazda

Die Geschichte des Mazda Kreiskolbenmotors begann im Jahr 1961. Der Hersteller stand vor der schwierigen Entscheidung, wie sich am besten ein eigenständiger Charakter zum Ausdruck bringen liesse, um die Unabhängigkeit zu bewahren. Tsuneji Matsuda, der damalige Präsident von Toyo Kogyo (dem heutigen Mazda), reiste persönlich nach Westdeutschland, um die Zentrale der NSU Motorenwerke AG



PRESSEMITTEILUNG – MAZDA (SUISSE) SA

zu besuchen. Mit den Entwicklern des Kreiskolben- beziehungsweise Wankelmotors, wie dieser Motor wegen seines Erfinders Felix Wankel auch bezeichnet wird, unterzeichnete er einen Vertrag über eine technische Zusammenarbeit. Ziel war es, eine unbekannte neue Technologie zu vermarkten, sie einem breiten Publikum bekannt zu machen – und als Unternehmen mit hoher Technikkompetenz aufzutreten. Die Herausforderung war für Mazda eine Chance, sich als einzigartiger und unabhängiger Autohersteller zu etablieren.

Am 30. Mai 1967 enthüllte Mazda den Cosmo Sport – das weltweit erste Serienfahrzeug mit einem Zweischeiben-Kreiskolbenmotor. Schon im darauffolgenden Jahr nahm der Cosmo Sport am Marathon de la Route 1968 teil, einem 84-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Und zwar höchst erfolgreich: Nach dreieinhalb Tagen kam er als Vierter des Gesamtklassements ins Ziel und hatte damit bewiesen, dass der Kreiskolbenmotor nicht nur exzellente Fahrleistungen ermöglichte, sondern auch extrem verlässlich und haltbar war.

Nach dem Start des Cosmo Sport 1967 führte Mazda weitere Fahrzeuge mit Kreiskolbenmotor ein: darunter den Familia Rotary, das Luce Rotary Coupe, den Capella Rotary (Mazda RX-2 ausserhalb Japans) und den Savanna (Mazda RX-3). 1978 brachte Mazda mit dem Sportwagen RX-7 ein echtes Erfolgsmodell auf den Markt. Im Vorfeld war es Mazda im Rahmen des sogenannten Phoenix-Projekts gelungen, eine deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs zu erreichen. Auf der Rennstrecke sammelte der Mazda RX-7 Ruhm, indem er mit einer Kombination aus Leistung, Zuverlässigkeit und Effizienz überzeugte.

In der Folge trieb Mazda die Entwicklung der Motorentechnik weiter voran. Die Einführung der Turboaufladung und einer Version mit drei Scheiben sowie weitere Fortschritte basierten auch auf den Erkenntnissen, die Mazda durch das Engagement im Motorsport gewonnen hatte. Dieses wiederum erreichte 1991 einen absoluten Höhepunkt der Unternehmensgeschichte: Der 700 PS starke, von einem Vierscheiben-Kreiskolbenmotor angetriebene Mazda 787B gewann als erstes japanisches Auto die 24 Stunden von Le Mans.

2003 feierte der neue Renesis-Kreiskolbenmotor im viertürigen und viersitzigen Sportcoupé Mazda RX-8 sein Debüt. Als neue Triebwerksgeneration hob er die kreiskolbenmotortypische Kombination aus kompakter Grösse, geringem Gewicht und hoher Leistung auf ein neues Niveau. Der leichte und kompakte Motor hatte entscheidenden Anteil an der ausgewogenen Gewichtsverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse und dem besonders niedrigen Schwerpunkt.

Rund elf Jahre nach Produktionsende des Mazda RX-8 erhält der Kreiskolbenmotor im Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV nun eine neue Rolle. Bei diesem seriellen Plug-in-Hybridantrieb werden die Räder ausschliesslich von einem 125 kW/170 PS starken Elektromotor angetrieben, während ein neu entwickelter Einscheiben-Kreiskolbenmotor mit einem Kammervolumen von 830 cm³ und einer Leistung von 55 kW/75 PS eine Gesamtreichweite von bis zu 680 Kilometern¹ ohne Lade- oder Tankstopps ermöglicht.

¹ Abhängig von der Fahrweise und den Fahrbedingungen sind abweichende Gesamtreichweiten möglich.



PRESSEMITTEILUNG – MAZDA (SUISSE) SA

Zeitleiste Mazda Kreiskolbenmotoren

Juli 1961	Technischer Zusammenschluss mit NSU und Felix Wankel
1963	Erster Kreiskolbenmotor wird angekündigt und Motorenprototypen gezeigt
Mai 1967	Mazda Cosmo Sport debütiert weltweit als erstes Fahrzeug mit Zweischeiben-Kreiskolbenmotor (Motortyp 10A)
Juli 1968	Einführung Familia Rotary Coupe (Mazda R100 Coupé)
Oktober 1969	Einführung Luce Rotary Coupe (Mazda R130 Coupé) (Motortyp 13A)
Mai 1970	Einführung Mazda RX-2 (Capella Rotary) (Motortyp 12A)
September 1971	Einführung Mazda RX-3 (Savanna), ab 1973 erster Mazda in Deutschland mit Kreiskolben-Motor
November 1972	Einführung Mazda RX-4 (2. Generation der Luce Rotary Serie)
Juni 1973	Gesamtproduktion von 500.000 Fahrzeugen mit Kreiskolbenmotor
April 1974	Einführung Mazda Rotary Pickup (REPU) in Nordamerika
Juli 1974	Einführung Mazda Parkway Rotary 26
April 1975	Einführung Mazda Roadpacer AP
Oktober 1975	Einführung Mazda RX-5 (Cosmo AP) mit „Anti-Pollution“-Kreiskolbenmotor (Motortyp 13B)
Oktober 1977	Einführung 3. Generation Mazda Luce (Mazda 929L)
März 1978	Einführung RX-7 (Mazda Savanna RX-7) (Motortyp 13B)
November 1978	Gesamtproduktion von einer Million Fahrzeugen mit Kreiskolbenmotor
November 1981	Einführung 3. Generation Mazda Cosmo und 4. Generation Luce Rotary Series (Mazda 929)
Oktober 1985	Einführung 2. Generation des RX-7 (Motortyp 13B mit Turboaufladung)
April 1986	Gesamtproduktion von 1,5 Millionen Fahrzeugen mit Kreiskolbenmotor
September 1986	Einführung 5. Generation Mazda Luce (Mazda 929)
April 1990	Einführung 4. Generation Mazda Cosmo (Eunos Cosmo), erstmals mit Dreischeiben- Kreiskolbenmotor
Juni 1991	Mazda 787B mit einem Vierscheiben-Kreiskolbenmotor gewinnt 24-Stunden-Rennen in Le Mans
Dezember 1991	Einführung 3. Generation des Mazda RX-7 (Motortyp 13B mit Bi-Turboaufladung)
April 2002	Einführung Mazda RX-7 Spirit R als letztes RX-7 Modell
April 2003	Einführung Mazda RX-8 (Motortyp 13B Renesis)
November 2011	Einführung Mazda RX-8 Spirit R als letztes RX-8 Modell
Juni 2012	Produktionsende Mazda RX-8
Juni 2023	Produktionsstart Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV
Oktober 2023	Gesamtproduktion von zwei Millionen Fahrzeugen mit Rotationsmotor

Für Journalistenfragen
Marine Deloffre
PR & Influencers Manager
Mazda (Suisse) SA
mdeloffre@mazda.ch