

Mazda: Rennsport-Roadster in den Startlöchern

Von Axel F. Busse

Seit 23 Jahren zehrt Mazda von seinem damals ebenso unerwarteten wie beeindruckenden Sieg beim 24-Stunden Rennen in Le Mans. Bevor der Ruhm endgültig zu verblassen beginnt, sollen ein diesel-getriebener Prototyp und eine neue, weltweit ausgeschriebene Rennserie wieder für Furore auf den Rundkursen sorgen.

Aus europäischer Sicht wird die japanische Marke Mazda nicht unbedingt mit Rennsport assoziiert. Wohlklingende Namen wie Porsche, die „Silberfeile“ oder Ferrari stehen davor. Doch die Begeisterung tausender amerikanischer Privatfahrer sorgte dafür, dass der Mazda MX-5 das weltweit am häufigsten bei Rundstrecken-Wettfahrten eingesetzte Auto ist. Der in Nordamerika sehr populäre „Graswurzel“-Motorsport („Grassroots“) wird zu mehr als der Hälfte der eingesetzten Fahrzeuge mit der Marke Mazda bestritten. Audi und BMW, Honda und Lotus, Chevrolet und Ford gehen dort zwar an den Start, aber nur mit einstelligen Prozentanteilen. Und fast immer sind es lupenreine Amateure, die viel Zeit und privates Geld in ihr temporeiches Hobby investieren.

Dass Mazda jetzt auch als Unternehmen wieder stärker in Motorsport investieren will, hat mehrere Gründe. Im Rennsport lassen sich nicht nur Preise und Pokale gewinnen, sondern es können auch Zuverlässigkeit und Leistungsvermögen der Produkte dargestellt werden. Ebenso trägt Motorsport zur Imagebildung und Stärkung der Markenidentität bei. Die Bindung zwischen Kunden und Marke kann gefördert und schließlich die Traditionspflege intensiviert werden. „Rennen sind kein Selbstzweck“, sagt deshalb John Doonan, der bei Mazda in den USA für die Motorsport-Aktivitäten verantwortlich ist. Private Rennfahrer seien die besten Markenbotschafter.

Im Zentrum der aktuellen Planungen steht die Sky-Aktive-Motorentechologie. Der seinerzeit in Le Mans verwendete Wankelmotor repräsentierte Langstrecken-Sport, der Mazda MX-5 mit seinen fast einer Millionen verkauften Kundenautos steht für die Breite der sportlichen Ambitionen. Mit Sky-Aktive soll künftig der

symbolische Brückenschlag zwischen Rennsport und Alltagstechnologie manifestiert werden. Wie das geht, zeige, so Doonan, das in der United Sportsscar Championship eingesetzte Renn-Aggregat. Es verwende exakt den gleichen Motorblock wie der 2,2-Vierzylinder-Diesel, der im Mazda CX-5 oder Mazda 6 arbeitet. Der Unterschied liegt darin, dass bei den Rund-um-die-Uhr-Rennen in Daytona oder Sebring 480 PS und mehr als 800 Newtonmeter Drehmoment mobilisiert werden.

Damit auch die MX-5-Gemeinde der Marke weiter gewogen bleibt, hat Mazda den einsitzigen Rennwagen auf die Räder gestellt, der jüngst auf der Auto Show in Los Angeles gezeigt wurde. Die 4. Generation des Kult-Roadsters hat dafür einen Überroll-Käfig und eine enge Rennschale eingepflanzt bekommen, der Beifahrersitz flog ebenso hinaus wie diverse Komfort-Einrichtungen. Dafür bekam es ein hoch gezüchtetes Zweiliter-Aggregat, über dessen Leistung der Hersteller gegenwärtig noch keine Auskunft geben möchte. Da der Markenpokal mit Rennen in Nordamerika, Asien und Europa erst im nächsten Jahr seine ersten Wettbewerbe startet, sei die technische Spezifikation noch nicht abgeschlossen, heißt es auf Nachfrage.(ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



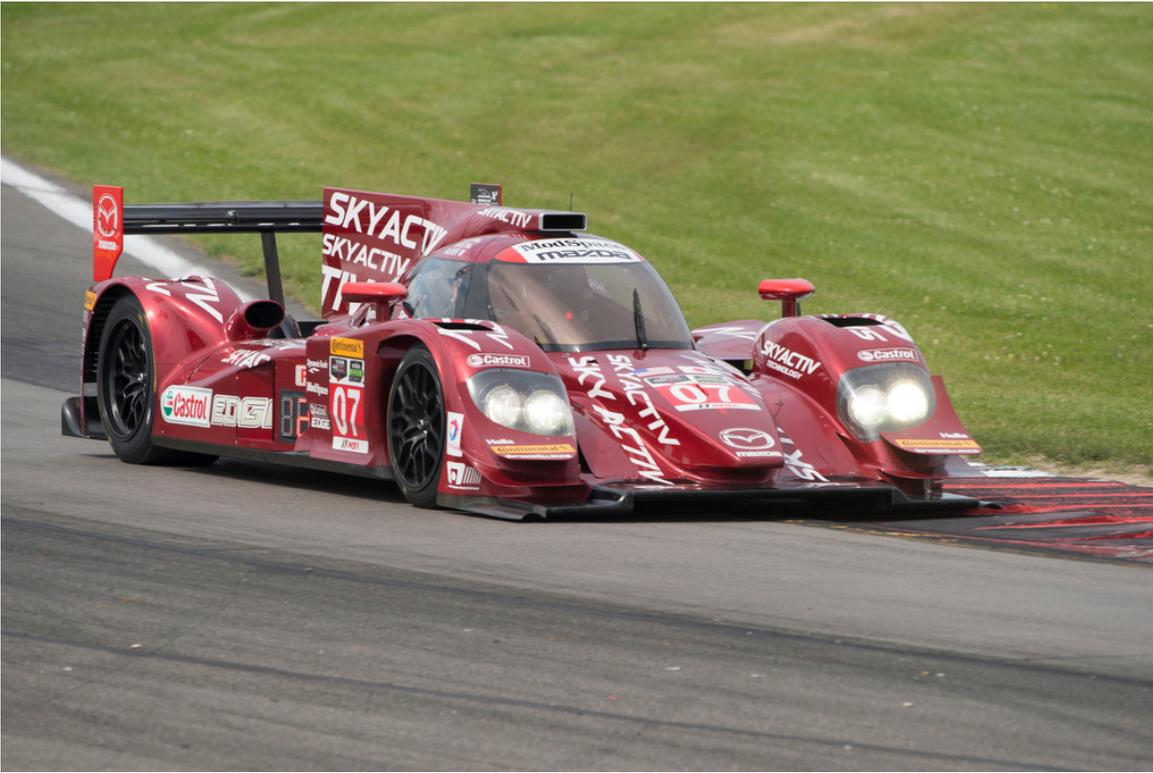
Mazda MX-5 als Renn-Roadster.



Mazda MX-5 als Renn-Roadster.



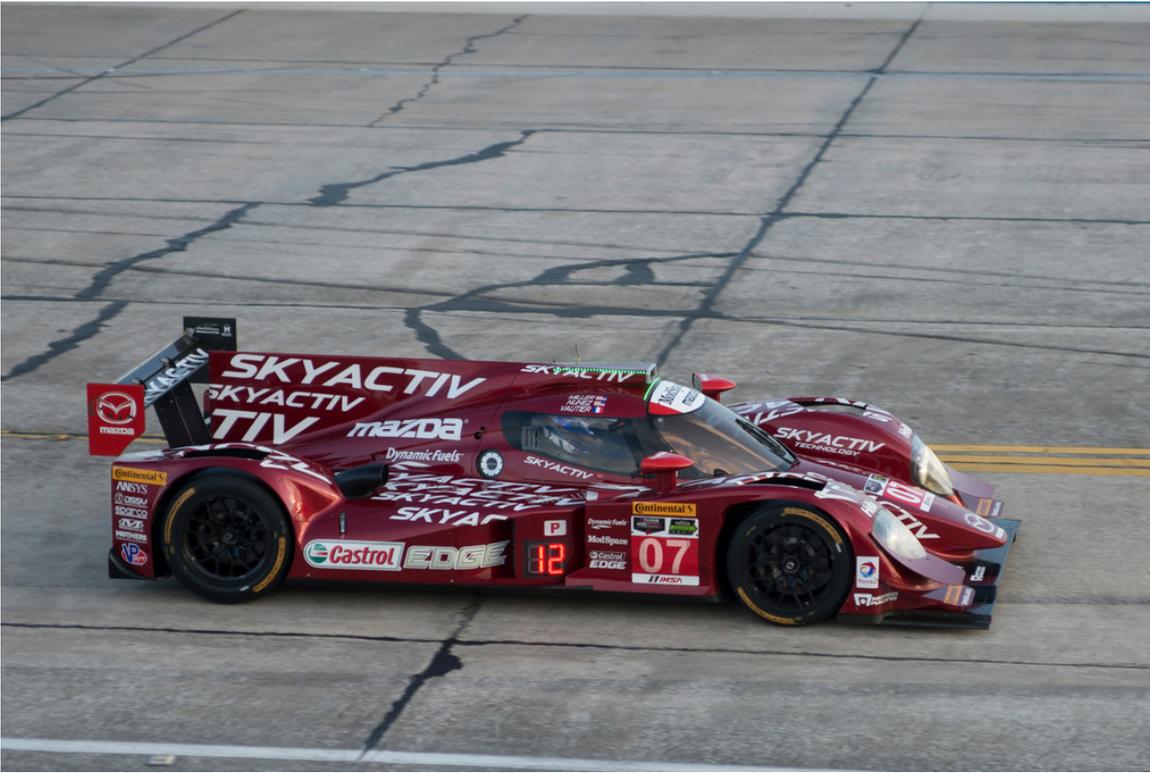
Mazda MX-5 als Renn-Roadster.



Mazda USC.



Mazda USC.



Mazda USC.



Mazda USC.



Mazda USC.
