



MAZDA ROTARY 100

Auto Motor und Sport

Dva tabora, vsak na drugi strani naše ljube Zemlje, vztrajno pošiljata na trg vozila s posebnim, vrtečim sex batom.

To sta tovarni NSU in Toyo Kogyo-Mazda. Japonska tovarna je že šest let po odkupu licence postavila na tržišče serijsko športno vozilo cosmos (110 S) s 80 KM. Šele v jeseni istega leta se je predstavila s svojim serijskima Ro 80 tudi tovarna iz Neckarsulma.

Razvoj istega motorja je šel v dve smeri. V Ro 80 naj bi bil motor za veliko, potovalno limuzino, v »110 S« in v najnovejšem japonskem kupeju morda R 100, pa motor za športno vozilo.

NSU je iztisnil iz motorja večjo moč. Pri Mazdi so pa moč športnega »110 S« za potrebe kupeja »100« ocelo zmanjšali. Za primerjavo navajamo nekaj osnovnih podatkov. Prostornina v kubicah: NSU 497,5 Mazda 491. Moč: NSU zmore pri 5500 vrtljajih 115 KM, Mazda pa pri 7000 vrtljajih 100 KM. Navor prvega znaša 16,2 kpm pri 4500 vrtljajih, drugega pa 13,5 kpm pri 3500 vrtljajih. Največja razlika je

v številu vrtljajev. NSU potrebuje za 115 KM manj vrtljajev kot mazda za 100 KM. Prednost motorja »R 100« je večja prostost. Pri vožnji po mestu pride do veljave tudi navor, katerega največjo vrednost dosežemo pri nizkih vrtljajih.

Razlika v lastnostih obeh motorjev nastane zaradi različne konstrukcije in izvedbe nekaterih važnih delov.

NSU je namestil vstopne odprtine na obodu ohišja vrtečega se bata. Pri Mazdi so se odločili za stranski vstop izgorevalne zmesi.

Razvoj motorjev z vrtečim se batom in praksa sta pokazala, da dosežejo motorji z slobodnim vstopom večjo moč pri srednjih in največjih vrtljajih. Stranski vstop pa zdajše motorju večjo elastičnost pri manjših vrtljajih. Pomanjkljivosti obeh načinov lahko delno odpravimo z odgovarjajočo izvedbo sesalnih kanalov in pravilno izbiro uplinječa.

Nadaljnja konstrukcijska razlika med NSU in »R 100« je tudi tesnejše vrtečega se bata. Japonci so uporabili posebna,

ogljena, paličasta tesnila. V Neckarsulmu pa uporabljajo tesnila iz posebne kovinske legure. Problem tesnjenja, ki niso majhni, so predvsem metalurške narave. Dosedanji izdelki na tem področju še niso dali zadovoljive rešitve.

Motorja imata po dve svečki, napravo za mazanje stranskih sten in hlajenje notranjosti bata. Ohišje je hlajeno z vodo. Motorja sta opremljena z dvostopenjskim, dvojnimi uplinječem.

Wankel in prednosti

Istoačasno z »R 100« smo imeli na testu tudi »Ro 80«. Vozili, ki ju večeta samo motorja, sta dokaj različno zasnovani.

Mazda ima samonosno karoserijo, postavljeno spredaj na posamezni obesi s spiralnimi vzmetmi, zadaj pa na togo os, vodeno z listnatimi vzmetmi. Prevelik nagib prednjega dela vozila omejuje prečni stabilizator. Blazilci so hidravlični, teleskopski.

»R 100« je serijsko obut v pasaste gume bridgestone, dimenzije 145 SR 14.

Ro 80 je zasnovan povsem moderno. Posamezne obese in prednji pogon so njegove poglavite prednosti. Vozili sta zelo različnih navad. Različna sta tudi menjalnika.

Ro 80 je opremljen s hidravličnim menjalnikom navora. Mazda R 100 se pa zaradi izredne elastičnosti zadovolji s klasično hidravlično sklopko in štiristopenjskim menjalnikom. Prožnost pri manjših vrtljajih lahko dobro izkoristimo z uporabo

nižje presave. To veja posebno za pospeševanje.

Naše meritve pospeškov so nam dale sledeče rezultate: Pospešek od 0 do 60 km na uro v 5,9 sekunde; od 0 do 100 km na uro v 12,3 sekunde in od 0 do 140 km na uro v 25,0 sekunde. Kilometer brez zaleta smo prevozili v 33,9 sekunde.

Motor je popolnoma miren in brez vibracij. Meja vrtljajev je določena samo z ozirrom na daljšo življenjsko dobo tesnil.

Notranjost je športno prijetna. Dobra je tudi zvočna izolacija. Meritve šumov kažejo nekoliko višje vrednosti kot pri Ro 80. Zunanji ropot motorja spominja na dvotaktni motor.

Vozni občutki voznika so enaki kot pri športnem vozilu s klasičnim motorjem.

S serijskimi svečkami, toplotne vrednosti 340, postane sicer živahna in živa Mazda na daljši vožnji po mestu počasna in brez temperamenta. Zato priporočajo uporabo svečk z manjšo toplotno vrednostjo (275).

S svojo umirjeno obliko kupe »R 100« ne kaže svojih sposobnosti. Le-te lahko odkrije šele voznik sam ali pa voznik v vozilu za njim.

Končna hitrost 180 km na uro pri 6200 vrtljajih in športni pospeški, ki jih omogočajo dobro izbrane stopnje menjalnika (56, 95, 145 km/h), ga povzdigujejo nad ostala vozila. Velika moč in miren tek daje vozniku občutek varnosti.

Poraba goriva je posebno poglavje, za naše razmere neverjeten apetit. Pri hitrosti nikoli več kot 135 km na uro smo izmerili 14,7 litra na 100 km. Pri 160 se poraba dvigne na 18,1 litra na 100 km. Na krajše razdalje, po mestu in podobno, smo porabili 15,0 do 18,5 litra. Poprečna poraba na našem testu se giblje okoli 16,3 litra na 100 km. — Posoda za gorivo drži 40 litrov.

Za majhen kupe s 3830 x 1480 mm in 900 kg je poraba kljub vsemu »nekoliko« prevelika.

Rad skoči v jarek

Cena mazde R 100 je na evropskem tržišču nekako v višini novega forda capri. Kupe R 100 je namenjen za vsakdanjo uporabo. Kot štirisedežnik nudi dovolj prostora. Ima izredno velik prtijažnik. Mehko vzmetje in še mehkejše blaženje jamčijo za udobno počutje potnikov. — Nikakor pa ne preizkušajte svojih športnih sposobnosti! Vozilo zaradi preudobnega vzmetja kaj rado uide v jarek. Včasih je potrebno na hitro odvzeti volan. Mnenja smo, da zahteva »R 100« zelo spretnega voznika.

Na volanu in menjalniku nismo našli napak. Pohvaliti moramo tudi zavore, ki so hidravlične. Spremaj so kolutne (Girling), zadaj bobnaste. Ročna zavora deluje na zadnji kolesi.

Tovarna predpisuje menjavo olja vsakih 6000 km. Veliki servis sledi na vsakih 12.000 km.

Težnja po čim manjši lastni ceni motorjev sili Japonce v proizvodnjo motorjev z vrtečim se batom. S serijsko izdelavo »110 S« in sedaj še »R 100« je Toyo Kogyo že pred časom presegla proizvodne zmogljivosti NSU-ja. S tem je v proizvodnji Wanklovih motorjev že za velik korak pred nasledovalci.