
Im Rückspiegel: Vor 40 Jahren drehte der Wankel-Bestseller auf

Seine spektakuläre keilförmige Sportwagensilhouette wurde nur durch seinen besonders kompakten, flachen Motor möglich – im Frühsommer 1978 startete der Mazda RX-7 seine fast einsame Erfolgsstory als Sportwagen mit dem Kreiskolben-Motor. Fast eine halbe Million Einheiten wurden von dem legendären Sportler verkauft. Damit ist er bis heute das meistproduzierte Fahrzeug mit einem Kreiskolben-Motor und trotz einer eindrucksvollen Motorsportkarriere mit mehr als 100 Siegen fast ein Unikum.

Mit dem avantgardistisch gestalteten 2+2-Sitzer mit Klappscheinwerfern setzte Mazda alles auf Anfang für einen mutigen Neustart mit dem unkonventionellen Kreiskolben-Motor. Auf Hubkolben und Zylinder kann dieser Motor verzichten. Das Auf und Ab der Kolben ersetzen hier rotierende Dreiecke mit besonders gewölbten Seiten. Außergewöhnlich vibrationsarmer Lauf, minimale Lärmemissionen, geringes Gewicht und die platzsparende Bauweise zählten zu den Vorteilen dieses Konzepts. Entwickelt hatte es Felix Wankel, der seinen Motor bereits in den 1950er Jahren bei dem deutschen Hersteller NSU erstmals auf dem Prüfstand laufen ließ.

Als weltweit erstes Serienfahrzeug mit Zwei-Scheiben-Wankel ging aber 1967 der Mazda Cosmo Sport 110 S in Produktion. Bis Mitte der 1970er Jahre wurden rund 900 000 Mazda-Modelle mit Kreiskolben-Motoren verkauft. Dann beendete die erste Energiekrise diese ersten Ansätze für eine Erfolgsstory. Für die Mazda-Ingenieure war die Herausforderung, den Kreiskolben-Motor im Rahmen des Entwicklungsprojekts Phoenix zu neuer Effizienz zu führen.

Im Sportwagen Mazda RX-7 konnte der nun um 40 Prozent effizientere, weiterentwickelte Motor des Typs 12A seine konstruktiven Vorteile erstmals ausspielen. Der flach gebaute, 4,29 Meter lange Mazda RX-7 war ganz auf den kompakt gebauten Zwei-Scheiben-Motor zugeschnitten. Anfangs genügten dem dank konsequenten Leichtbaus nur 1045 Kilogramm wiegenden Coupés mit großer gläserner Heckklappe bereits 105 PS (77 kW) für veritable Sportwagen-Fahrleistungen. Ab 1981 waren es dann 115 PS (85 kW), die den RX-7 über 200 km/h schnell machten und in 8,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sprinten ließen. Mit solchen Werten düpierte er auch deutlich leistungsstärkere Sportwagen. Und in Nordamerika bezwang er in den Verkaufsstatistiken zeitweise sogar seinen härtesten Rivalen, den Porsche 924.

Von der Zuverlässigkeit des Kreiskolben-Renners sollte die 80 000-Kilometer-Garantie überzeugen, die in den USA angeboten wurde. Seine ultimative sportliche Bewährungsprobe bestand der RX-7 1981 bei den 24 Stunden von Spa. Gegen die gesamte Hubkolben-Konkurrenz errang er auf dem Ardennenkurs den Gesamtsieg. Für die internationale Motorsportwelt war die Zuverlässigkeit des 8000 Umdrehungen entwickelnden Kreiskolben-Motors eine Sensation, denn Lebensdauer zählte ursprünglich nicht zu den Eigenschaften des Wankel-Motors.

Zum echten Überflieger avancierte der RX-7 in den amerikanischen IMSA GTU-Serien, wo er von 1980 bis 1984 fünf Meisterschaften in Folge und über 100 Siege errang. Auch ein Weltrekord fuhr der Kreiskolben-Japaner ein. Ein spezieller RX-7 schaffte 1978 auf dem Salzsee von Bonneville in den USA mit 296 km/h einen Klassenbestwert. In Europa fuhr der RX-7 zwei Meistertitel in der britischen Tourenwagenserie BTTC ein. Hinzu kamen mehrere Starts bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans, die den Gesamtsieg des Mazda 787B an der Sarthe im Jahr 1991 und ein Podiumsplatz bei der Rallye Akropolis 1985 als

Gruppe-B-Sieger.

Bemerkenswerte Produktionszahlen erreichte der ab 1979 in Deutschland angebotene RX-7 schon 1978. Mit einem roten RX-7 feierte Mazda in seinem Stammwerk im japanischen Hiroshima die Auslieferung des einmillionsten Fahrzeugs mit einem Kreiskolben-Motor. Mit insgesamt 478 565 Einheiten ist der bis 1985 gebaute RX-7 erster Generation (interne Serienbezeichnung SA22C/FB2) das weltweit meistproduzierte Modell mit Kreiskolben-Motor überhaupt.

In Deutschland genügten dem RX rund 6000 Einheiten für Platz eins unter den Sportcoupés mit Zwei-Scheiben-Wankel. Den Reiz des Besonderen bekam der Mazda auf dem deutschen Markt aber auch als erstes Cabriolet mit Kreiskolben-Motor, verwirklicht vom deutschen Karossier Küwe in Kooperation mit dem Umbauspezialisten Lorenz. Tatsächlich sah der RX-7 mit vollversenktem Verdeck verführerisch aus, allerdings kostete er fast doppelt so viel wie ein Coupé, was seinen Erfolg in engen Grenzen hielt.

Selten ist auch der Mazda RX-7 Turbo vom britischen Tuner Elford Engineering. Insgesamt 540 Mazda RX-7 rüstete Elford mit einem Garrett Air Research-Turbolader aus und steigerte so die Leistung des Kreiskolben-Motors so auf 118 PS. Derart geschärft konnte es der RX-7 in den Beschleunigungswerten mit manchem Sportwagen aufnehmen. Das gilt noch mehr für den 165 PS (121 kW) starken RX-7, mit dem sich Mazda ab 1983 in Nordamerika bei den Kunden für die Karriere des Klappscheinwerfer-Sportwagens bedankte. Nach Europa wurde dieser Turbo offiziell nicht exportiert – mit einer einzigen Ausnahme: Im Jahr 1984 übergab Mazda ein Exemplar an Felix Wankel, den genialen Entwickler des Kreiskolben-Motors.

Vom RX-7 gab es noch eine zweite und eine dritte Generation. Mazda hat danach zuletzt noch mit dem RX-8 am Kreiskolben-Motor festgehalten. Durchsetzen konnte sich das Konzept aber auch bei der eigenen Marke nicht. Erleben lässt sich die Faszination des Mazda-RX-7-Motors heute dennoch, wenn auch im Stand bei der Ausstellung „Mazda Classic – Automobil Museum Frey“. Mitten in der Augsburger Innenstadt lässt dieses Museum in einem historischen Straßenbahndepot die Meilensteine der 100-jährigen Unternehmensgeschichte von Mazda lebendig werden. 40 Jahre Mazda RX-7 feiert die Ausstellung mit einer Sportschau: Ob Serien-Sportwagen, Elford Turbo, Küwe Cabriolet, Rallye-Boliden oder der persönliche RX-7 von Felix Wankel – fast alle Versionen sind hier vereint. Ebenso dabei sind die RX-7 der zweiten und dritten Generation. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Mazda RX-7 von 1978.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda-Historie: Mazda RX-7 von 1978.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Schlafaugen waren mal modern: Mazda RX-7 von 1979.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Prien



Mazda RX-7 (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
