
Im Rückspiegel: Mazda RX-7 – die einzige Kreiskolben-Ikone

In amerikanischen Medien wurde der Mazda RX-7 schon seit 1978 als Neuerung des bezahlbaren Sportwagens mit Pulsbeschleunigungs-Garantie gelobt und als zukunftsweisendes Automobil für die 1980er Jahre preisgekrönt, entsprechend enthusiastisch wurde der RX-7 gefeiert, als er im Frühjahr 1979 bei den deutschen Mazda-Händler eintraf. In schlanker, keilförmiger Sportwagensilhouette mit spektakulär großer gläserner Heckklappe und einem neuen kompakten Kreiskolben-Motor in Front-Mittelposition gewann der Mazda RX-7 hierzulande auf Anhieb viele Fans.

Weltweit wurden von diesem 2+2-sitzigen Sportcoupé bis 1985 sogar fast eine halbe Million Einheiten verkauft. Damit ist der Mazda RX-7 bis heute das meistproduzierte Automobil mit einem Kreiskolben-Motor. In Deutschland genügten dem RX-7 rund 6000 Einheiten für die Pole Position unter allen Sportcoupés mit Kreiskolben-Motor. Ein Renner war dieser athletische Mazda aber nicht nur in den Verkaufsstatistiken, wo er in Nordamerika zeitweise sogar seinen härtesten Rivalen, den Porsche 924, bezwang. Auch auf dem Racetrack setzte der RX-7 einen Superlativ: Mit mehr als 100 Siegen, fünf gewonnenen Meisterschaften und der Vorbereitung des Mazda Siegs in Le Mans avancierte das agile Kreiskolben-Coupé im Motorsport zum Angstgegner des Hubkolben-Establishments.

Tatsächlich war der in Japan als Mazda Savanna vorgestellte RX-7 weit mehr als nur ein aufregend gezeichneter Sportwagen mit markanten Klappscheinwerfern. Der unkonventionelle Sportler stand für eine gänzlich neue Generation von Fahrzeugen mit Kreiskolben-Motoren, die dieses mutige Antriebskonzept in die Zukunft führen sollten. In Deutschland und in anderen europäischen Ländern war die Ära des vom deutschen Erfinder Felix Wankel entwickelte Motorenprinzip bereits vorüber. Doch Mazda hielt am Kreiskolbenmotor fest.

Allerdings hatte die erste globale Energiekrise auch die Erfolgsstory der Mazda-Modelle mit Kreiskolben-Motoren unterbrochen. Denn trotz der Vorteile eines geringen Gewichts, kompakter Bauweise und vergleichsweise hoher Leistungsausbeute bei turbinenartiger Laufkultur verzeichneten die Kreiskolben-Motoren im Vergleich zu konventionellen Hubkolbenaggregaten einen höheren Benzinverbrauch. Aber die rekordverdächtige Zahl von damals schon mehr als 900.000 verkauften Mazda Modellen mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motoren war für die Ingenieure in Hiroshima Herausforderung, dieses Motoren-Konzept zu höherer Effizienz zu führen.

Wie der aus der Asche aufsteigende mythische Phoenix oder wie die nach dem alles vernichtenden Atombombenabwurf sich erneuernde Stadt Hiroshima wurde der Kreiskolben-Motor in einem „Phoenix“ genannten Entwicklungsprogramm neu gedacht. Dabei verfolgten die Mazda-Konstrukteure unter Leitung des Entwicklungschefs Kenichi Yamamoto das kühne Ziel, ein Kreiskolben-Fahrzeug mit um 40 Prozent niedrigeren Verbrauchswerten in Großserie zu bringen. Kreativ und vollkommen neu in der asiatischen Automobilindustrie war in diesem Fall der Ansatz von Yamamoto, zuerst den Motor zu entwickeln und danach eine perfekt zu diesem Kreiskolben-Aggregat passendes Fahrzeug zu finalisieren.

Der neue Motor vom Typ 12A mit einem Kammervolumen von 2 x 573 ccm entwickelte eine Leistung von 105 PS (77 kW) bei signifikant niedrigeren Verbrauchs- und Emissionswerten. Dafür wurden die Brennraumvertiefungen im Rotor statt in der bisher

üblichen Trapezform in einer tropfenähnlichen Form ausgebildet und das Abgassystem um eine neuartige Nachverbrennung ergänzt. Integriert wurde dieser flach bauende Kreiskolben-Motor in ein aerodynamisches Sportcoupé mit markanten Klappscheinwerfern, denn hier konnte das Triebwerk seine Vorteile optimal ausspielen. Dank konsequenten Leichtbaus brachte der Mazda RX-7 nur knapp über 1000 Kilogramm Leergewicht auf die Waage und dazu Fahrleistungen, die sich mit nominell deutlich leistungsstärkeren Sportwagen messen konnten.

Vor allem setzte der Mazda RX-7 Maßstäbe beim Fahrspaß, denn der kompakte Kreiskolben-Motor konnte hinter der Vorderachse platziert werden zugunsten einer fast idealen Gewichtsverteilung von 52 zu 48 Prozent. Wie ganz am Anfang im legendären Mazda Cosmo Sport 110 S von 1967, dem ersten japanischen Supersportwagen und weltweit ersten Serienfahrzeug mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor, setzte das unkonventionelle Downsizing- und Hochdrehzahltriebwerk ohne Hubkolben und Zylinder nun im Sportwagen Mazda RX-7 die Initialzündung zu einer Erfolgsgeschichte. Schon vor dem Europastart des RX-7 feierte Mazda 1978 mit einem roten Sportcoupé die Auslieferung des einmillionsten Fahrzeugs aus Hiroshima mit einem Kreiskolben-Motor.

Für jedes Modell der passende Antrieb, lautete seitdem die Mazda-Strategie: Hubkolben-Benziner und -Diesel für konventionelle Modelle und Kreiskolben-Motoren für Sportcoupés und spezielle Anwendungen. Denn die Kreiskolben-Motoren eignen sich auch für den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffarten wie Wasserstoff. Das demonstrierte erstmals 1991 das Concept Car Mazda HR-X und ab 2006 in Leasingprogrammen auch der Mazda RX-8 Hydrogen RE. Heute ist es der Mazda MX-30 als erstes voll-elektrisches Serienmodell des japanischen Herstellers, in dem künftig ein kompakter Kreiskolben-Motor als Reichweitenverlängerer eingesetzt werden könnte.

Als einzigartige Ikone unter allen Kreiskolben-Sportwagen gilt jedoch unverändert der Mazda RX-7, der seine Leistungsfähigkeit sogar bei Weltrekordfahrten unter Beweis stellte. So erzielte im Jahr 1978 ein speziell präparierter 296 km/h schneller RX-7 einen Klassenbestwert auf dem Salzsee von Bonneville (USA). Von beispielloser Zuverlässigkeit des Kreiskolben-Renners kündete die damals sensationelle 80.000-Kilometer-Garantie in den USA. In Europa bestand der bis zu 8000 Umdrehungen entwickelnde Mazda-Motor im RX-7 im Jahr 1981 seine ultimative Bewährungsprobe, als er bei den 24 Stunden von Spa einen Gesamtsieg gegen das versammelte Hubkolben-Establishment herausfuhr.

In Deutschland wurde der Mazda RX-7 in insgesamt drei Generationen angeboten bis zum Jahr 1996. In Japan lief der in letzter Ausbaustufe 280 PS (206 kW) starke und 250 km/h schnelle Klappscheinwerfer-Sportler noch bis 2003.

In seiner ganzen Vielfalt entdecken lässt sich der vielleicht ultimative Sportwagen mit Kreiskolben-Motor bei Mazda Classic – Automobil Museum Frey. Dieses einzigartige Mazda Museum in der Augsburger Innenstadt präsentiert eine ganze Parade der Pulsbeschleuniger, wenn es nach dem Corona-Shutdown wieder öffnet. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Mazda RX-7 100th. Anniversary-Fotoaktion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



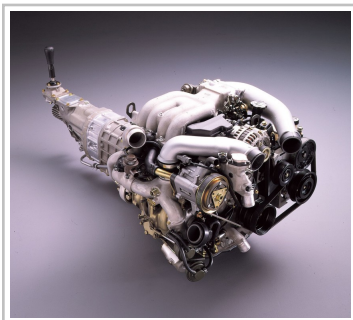
Mazda RX-7 100th. Anniversary-Fotoaktion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7-Produktionsjubiläum: eine Million, 1978.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7, dritte Motorengeneration 1993.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



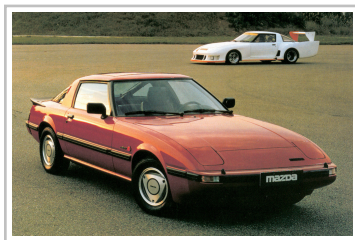
Mazda RX-7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7, 1980 - vorn Straßenversion, hinten Rennsportversion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7, dritte Generation, 1993.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
