



PRESSE-INFORMATION

Die Kreiskolben-Ikone: Der Mazda RX-7 definierte Fahrspaß neu

- Leidenschaftlich anders: In den 1980er Jahren war der Sportwagen Mazda RX-7 weltweit Kult
- Rekord: Der Mazda RX-7 ist bis heute das meistverkaufte Automobil mit Kreiskolben-Motor
- Alles auf Anfang: Im unkonventionellen Mazda RX-7 wurde der Kreiskolben-Motor neu gedacht

Leverkusen, 1. April 2020: In amerikanischen Medien wurde er schon seit 1978 als Neuerfindung des bezahlbaren Sportwagens mit Pulsbeschleunigungsgarantie gelobt und als zukunftsweisendes Automobil für die 1980er Jahre preisgekrönt, entsprechend enthusiastisch wurde der Mazda RX-7 gefeiert, als er im Frühjahr 1979 in den Schauräumen der deutschen Mazda Handelspartner 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 6.000 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.

Während die Produktion von Serien-Pkw, die auf das vom deutschen Erfinder Felix Wankel entwickelte Motorenprinzip vertrauten, in Deutschland und anderen europäischen Ländern bereits 1977 beendet worden war, hielt Mazda weiterhin daran 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 als bisher in Großserie zu bringen. Kreativ und vollkommen neu



PRESSE-INFORMATION

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 $2 \times 573 \text{ cm}^3$ entwickelte eine Leistung von 77 kW/105 PS bei signifikant optimierten 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 1.000 Kilogramm Leergewicht auf die Waage und dazu Fahrleistungen, die sich mit nominell deutlich leistungsstärkeren Sportwagen messen konnten.

Vor allem setzte der Mazda RX-7 neue 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 beispiellosen Erfolgsgeschichte. Schon vor dem Europastart des RX-7 feierte Mazda 1978 mit einem roten Sportcoupé die Auslieferung des einmillionsten Fahrzeugs aus Hiroshima, das von einem Kreiskolben-Motor angetrieben wird.

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, die in den USA serienmäßig war. In Europa bestand der bis zu 8.000 Umdrehungen entwickelnde Mazda 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 206 kW/280 PS starke und 250 km/h schnelle Klappscheinwerfer-Sportler noch bis 2003.



PRESSE-INFORMATION

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: Vom frühen Mazda RX-7 aus dem Jahr 1979 über Raritäten wie den RX-7 Elford Turbo von 1983, einen wilden Rallye-Racer aus der berühmten Gruppe B von 1984, das in Deutschland in Kleinserie karossierte RX-7 Küwe Cabriolet bis hin zum persönlichen Fahrzeug von Felix Wankel, einem RX-7 Turbo. Aber auch die von 1985 bis 1992 gebaute zweite Generation des Mazda RX-7 ist vertreten und das inklusive des extravaganten, ab 1989 angebotenen Mazda RX-7 Turbo Cabriolets. Die finale Generation (gebaut von 1991 bis 2003) des RX-7 wird durch einen roten Zweisitzer repräsentiert, so wie er 1992 in Deutschland für Furore unter den etablierten Supersportlern sorgte. Schließlich hatte Mazda damals gerade als erster japanischer Hersteller die 24 Stunden von Le Mans gewonnen – natürlich mit einem Kreiskolben-Racer.

*Über weitere Details zu Öffnungszeiten (zur Zeit ist Mazda Classic aufgrund der Corona-Pandemie geschlossen), Exponaten und Events informiert das Museum unter www.mazda-classic-frey.de oder über www.facebook.com/MazdaClassicFrey.

Ihre Ansprechpartner

für Kundenanfragen:

Mazda Kundeninformationszentrum

+49 (0)2173 - 943 121

[Zum Kontaktformular](#)

für Journalistenanfragen:

Annika Heisler, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation

+49 (0)2173 - 943 303

aheisler@mazda.de