



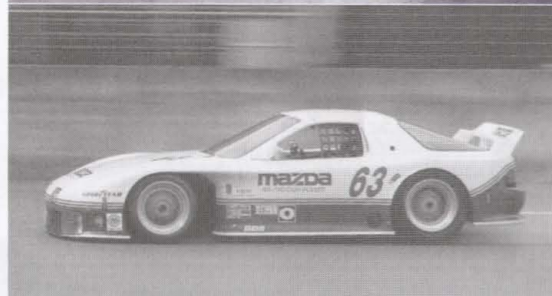
Die erste Serie des RX-7 war von 1978-1985 aktuell, die zweite Serie des RX-7 wurde von 1985-1992 produziert.



Mazda RX-7 Turbo II.



Felix Wankel fuhr, nein: ließ sich chauffieren, denn er hatte keinen Führerschein, einen RX-7.



Im Jahre 1991 gewann der Mazda RX-7 die GTO Klasse der IMSA-Rennserie.

„Als Jugendlicher träumte Wankel einmal, so erzählt es zumindest die Legende, er fahre mit einem selbst gebauten Automobil, das von einem Rotationsmotor angetrieben wurde“

des Riesen General Motors, ein. Im März 1975 wurde der „Roadpacer AP“ vorgestellt. Der Roadpacer war, was die Amerikaner einen „full-size Sedan“ nannten, sprich ein ausgewachsenes Automobil von 485 cm Länge und gut 1,5 Tonnen Leergewicht.

Die meisten Karosserieteile und auch einige mechanische Komponenten kamen von Holden und Mazda baute den 13B Motor (2x 654 ccm, 135 PS) ein. Der Wagen richtete sich mit einer bescheidenen Spitze von 165 km/h weniger an den enthusiastischen Selbstfahrer, sondern war primär als Chauffeur-Limousine für gestresste Firmenbosse gedacht. Mit rund 800 gebauten Exemplaren in knapp drei Jahren hielt sich der Erfolg in Grenze. Zumindest hatte sich Mazda dank der Zusammenarbeit mit Holden aufwendige Entwicklungsarbeit erspart.

Der von 1975 bis 1981 produzierte RX-5 (Cosmo AP) folgte wieder dem erfolgreichen Muster - sportliche Luxuswagen, oder wie sie in Amerika genannt wurden „Personal Cars“. Mit gut 4 1/5 Meter Länge und 1.220 kg Gewicht war der RX-5 kein kleines

Auto, aber der Zweischiebenwankel mit 135 PS konnte den Fünfsitzer durchaus standesgemäß bewegen. Der RX-5 wurde in einer Vielzahl von Varianten - zwei Motore, manuelles oder automatisches Getriebe sowie eine ganze Reihe von Ausstattungsoptionen - angeboten.

Bei uns war der Mazda 929 mit Hubkolbenmotor ein durchaus öfter zu sehender Luxuswagen. Als Luce Legato (1977-1981) resp. als Luce (1981-1986) wurde er, vor allem in den USA, auch mit Wankelmotor angeboten. Mit über 4,60 Meter Länge war die zweite Serie des Luce fast einen halben Meter länger als die erste Serie (vulgo RX-4). Als viertürige Limousine und als ebenfalls viertüriges Hardtop Coupe war der Wagen in unzähligen Varianten erhältlich.

Drei verschiedene Getriebe (Automatic, manuell oder Lenkradschaltung) und zwei Motore (125 PS oder 135 PS) machten aus dem 1.225 kg schweren Wagen keinen Sportwagen.

Die (vorerst) letzte Version des Luce hatte zwar einen

Motor von 180 PS und eine Viergangautomatik. Allerdings war das Gewicht des luxuriösen Viertürers auf stattliche 1.500 kg gewachsen.

**Der Bestseller** Im März 1978, ein Jahr nachdem NSU den Ro 80 eingestellt hatte, kehrte Mazda zur „reinen Lehre“ des Sportwagens zurück und mit dem RX-7 (Savanna in Amerika) sollte der ganz große Wurf gelingen. Das Coupe war mit 429 cm Länge und einem Gewicht von knapp über 1.000 kg nach den immer behäbigeren Luxuswagen ein deutlicher Schritt in Richtung Sportlichkeit.

Der kompakte Wankelmotor - bei der Präsentation wurde der RX-7 vom Typ 12A mit 105 PS angetrieben - erlaubte eine extrem flache Frontpartie, die durch die damals hochmodernen Klappscheinwerfer noch betont wurde.

Das Fahrwerk war schlicht - McPherson-Federbeine für die Vorderachse und eine Starrachse hinten. Aber das Fahrverhalten war gut und auch im Grenzbereich beherrschbar. Dank des Wankelmotors lag der

Schwerpunkt tief und die Gewichtsverteilung zwischen Vorderachse und Hinterachse (52:48) war fast optimal.

Die Fahrleistungen waren für die späten 1970er Jahre durchaus respektabel: 10 Sekunden auf 100 km/h und 192 km/h Spitze.

Auf den Exportmärkten war der RX-7 ein reiner Zweisitzer, in Japan hatte Mazda zwei Notsitze hineingezwängt.

1981 erhielt der Bestseller einen „Facelift“, und den leistungsgesteigerten 6PI Motor (115 PS). Aus der Baureihe SA wurde so die FB Serie. Zwei Jahre später steigerte der 12A mit einem Turbo, der die Leistung auf 165 PS erhöhte. Als nettes Detail gab es den RX-7 mit Leichtmetallfelgen, die der Form des Wankelrotors nachempfunden waren. Zwischen 1978 und 1985 wurden mehr als 600.000 RX-7 verkauft, viele davon am amerikanischen Markt.

Als 1985 Baureihe FB des RX-7 abgelöst wurde hieß der Nachfolger wieder RX-7 (Baureihe FC). Der RX-7 war in der Länge geringfügig und im Gewicht



Dieser Mazda RX-7 aus dem Jahre 1984 ist im Oldtimermuseum Heldenberg zu bewundern. (Photos: Markus Binder)