
Mazda lässt den Kolben wieder kreisen

Von Walther Wuttke

Vor genau 50 Jahren überraschte Mazda die Welt mit einem sportlichen Coupé, unter dessen Haube ein Wankel-Motor rotierte. Die Erfindung des deutschen Tüftlers Felix Wankel galt damals als Weichenstellung in eine neue Welt der Motorentechnik. Die Lizenzen für den Motor wurden weltweit abgesetzt. Der kreisende Kolben versprach Laufruhe, eine kompakte Bauweise, doch leider auch erhöhten Kraftstoffverbrauch und wenig Zuverlässigkeit, unter der auch die Besitzer des NSU Ro 80 litten. Nach und nach verabschiedeten sich die Lizenznehmer aus der vermeintlichen Zukunftstechnik – in Deutschland lief der letzte Ro 80 im Jahr 1977 in Neckarsulm vom Band.

Allein Mazda blieb dem Motor treu und optimierte ihn nach und nach, schuf eine ganze Modellfamilie, einschließlich Pick-up, von der am Ende die RX-Sportwagen übrig blieben. Vor fünf Jahren kam schließlich auch bei den Japanern das Ende für den Wankelmotor, als der letzte RX-8 vom Band lief – oder auch nicht, denn auf der Tokyo Motor Show am Ende des Monats soll nach Presseberichten ein weiteres Konzeptmodell mit Wankelantrieb stehen. Bereits vor einigen Jahren hatten die Japaner auf dem Genfer Automobilsalon ein Sportcoupé mit Kreiskolben ausgestellt. Der RX Vision verschwand danach allerdings wieder von der Bildfläche. Kommt jetzt der RX-9?

„Auf der Tokyo Motor Show werden wir eine neue Designstudie vorstellen, die man als Weiterentwicklung des RX Vision betrachten kann“, erklärte Mazdas stellvertretender Forschungs- und Entwicklungsvorstand dem Fachblatt „Auto Express“. Nach Angaben der Zeitschrift soll der auf dem RX Vision basierende Prototyp bis zum Jahr 2020 in ein Serienmodell übersetzt werden und dann von einem optimierten Wankelmotor angetrieben werden. Offen bleibt bisher, ob der Kreiskolbenmotor als Solist oder als Teil eines Hybridantriebs auf den Markt rollen wird. Denn auch Mazda scheiterte an dem systembedingten übermäßigen Durst der Technik.

Eine Kombination aus Wankel- und Elektromotor könnte die Verbrauchswerte deutlich verbessern und ließe sich auch zu einer kompakten Einheit zusammenfassen. Das erklärt auch die Überlegungen, den Wankelantrieb als Reichweitenverlängerung in ein künftiges Mazda-Elektromodell zu platzieren.

Mazda hat bereits im Jahr 1961 die Wankel-Lizenz von NSU erworben. Im Gegensatz zu den anderen Lizenznehmern, die nach und nach die Entwicklungen einstellten, produzierten die Japaner bis zum Jahr 2012 insgesamt zwei Millionen Modelle mit dem Antrieb. Höhepunkt war zweifellos der Sieg mit einem Gruppe-C-Sportwagen bei den 24 Stunden von Le Mans im Jahr 1991, der von einem furchteinflößend lauten Wankel-Triebwerk angetrieben wurde. Zum ersten Mal hatte bei dem Langstrecken-Klassiker ein japanisches Unternehmen gewonnen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Mazda RX-Vision.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euromediahouse



Mazda RX-Vision.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euromediahouse



Mazda RX-Vision.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euromediahouse



Mazda RX-8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Die Tops und die Flops des Automobilgeschäfts: NSU Ro 80.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Mazda Cosmo Sport (1967).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
