



PRESSE-INFORMATION

30 Jahre Mazda RX-7 (FD): Mit den Genen des Le-Mans-Siegers

- Herausforderer: Der Mazda RX-7 (FD) erreichte 1992 die Fahrleistungen von Supersportwagen
- Auf der Jagd nach jedem Gramm: Visionärer Leichtbau machte den RX-7 agil und legendär
- Kreiskolben-Sportwagen erleben: Alle Ikonen bei Mazda Classic – Automobil Museum Frey

Leverkusen, 2. Februar 2022: An Mut für Sensationen hat es Mazda nie gefehlt: Die dritte Generation des Mazda RX-7 (FD) als exklusiver Supersportwagen, der mit starkem Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor gegen die renommiertesten europäischen Pulsbeschleuniger antrat – das war für die Fachwelt Anfang 1992 eine Überraschung. Tatsächlich hatte sich der Mazda RX-7 bereits in den vorhergehenden zwei Generationen in die Geschichtsbücher eingetragen, dies jedoch als bezahlbarer Sportwagen, der als erstes Automobil mit Kreiskolben-Motor die Rekord-Produktionszahl von fast 750.000 Einheiten erzielte. Dagegen präsentierte sich der neue RX-7 (FD) vor 30 Jahren als kostspieliger, dafür kompromissloser und ultra-leichtgewichtiger Hochleistungsathlet, in dessen Entwicklung auch die technologische Expertise des legendären Sieges von Mazda bei den 24 Stunden von Le Mans 1991 einfluss.

Seinen ersten öffentlichen Auftritt feierte der RX-7 (FD) Ende 1991 in Japan unter der nationalen Vertriebsmarke Efini, in Europa und Nordamerika markierte er aber erst zum Jahresanfang 1992 einen neuen Gipfel der Mazda Straßensportwagen. Ebenso wie der in Le Mans spektakulär über alle europäischen Favoriten triumphierende Kreiskolben-Rennwagen Mazda 787B wurde auch der Mazda RX-7 (FD) um ein neues kompaktes und leichtgewichtiges Kreiskolben-Triebwerk herum entwickelt. Erst der Motor, dann die Konstruktion des passenden Autos, diese Vorgehensweise brach mit traditionellen Entwicklungsabläufen. Verantwortlich zeichnete dafür Takaharu Kobayakawa, der Programm-Manager für den revolutionären Straßensportler RX-7 (FD). Kobayakawa-san brachte dabei seine Expertise als Leiter der erfolgreichen Mazda Motorsportaktivitäten in Le Mans ein.

Das für den RX-7 entwickelte, zunächst 176 kW/240 PS, später sogar bis 206 kW/280 PS starke Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Aggregat (Typ 13B) mit 2 x 654 cm³ Kammervolumen wurde zudem in Front-Mittelmotor-Layout positioniert. So ergab sich eine im Wettbewerbsumfeld beispielhaft austarierte Gewichtsverteilung von 50:50. Der Fahrzeugschwerpunkt des Mazda RX-7 (FD) mit klassischem Hinterradantrieb lag außerdem noch tiefer als bei den Vorgängermodellen, alles zugunsten einer herausragenden Agilität des japanischen Sportwagens auf kurvenreichen Kursen, so wie sie sonst fast nur reinrassige Rennwagen boten.

Auch die unter Chefdesigner Yoichi Sato gezeichneten ikonischen Konturen des knapp 4,30 Meter langen, aber stämmige 1,76 Meter breiten Zweisitzers waren mit extrem kurzen Überhängen, aerodynamisch-flacher Klappscheinwerfer-Front – maßgeschneidert für den kompakten Kreiskolben-Motor – und gerade einmal 1,23 Meter Fahrzeughöhe ganz auf sportlichen Fahrspaß ausgerichtet. Dazu passte das vom Interieur-Designer Yasuhisa Kochi in Tränenform gestaltete Racing-Cockpit mit zentral positioniertem Drehzahlmesser und körpergerechten Schalensitzen, Features, die die Besatzung des RX-7 mit der Fahrmaschine zu einer Einheit verschmolzen. Agil und direkt auf Fahrbefehle ansprechend bot der Mazda RX-7 die perfekten Voraussetzungen für unverfälschten Fahrspaß. Jinba Ittai nennt die



PRESSE-INFORMATION

japanische Kultur dieses Prinzip der Einheit von Pferd und Reiter, das schon im Roadster MX-5 realisiert wurde und bis heute ein Fundament der Fahrfreude in allen Mazda Fahrzeugen ist.

Zu diesem Fahrvergnügen trug auch das außergewöhnlich geringe Gewicht des Mazda RX-7 (FD) bei. „Mission Zero“ nannte die Entwicklungsingenieure die Jagd nach jedem überflüssigen Gramm, wobei sie sich gleichermaßen an Fertigungsmethoden aus dem Flugzeugbau und Motorsport orientierten. Nicht weniger als sechs Mal wurden die Prototypen des RX-7 (FD) analysiert, um kein Potential für Gewichtsreduzierungen ungenutzt zu lassen. Entscheidende Leichtbaufaktoren waren schließlich ein hoher Aluminiumanteil bei Fahrwerk und Karosserie, neue Kunststoffe, kleinere Verglasungen und die Liebe zum Perfektionismus, der sich in gelochten Gas- und Bremspedalen aus Aluminium reflektierte. „Das einzige Bremspedal, das einen Sportwagen schneller fahren lässt“, erklärte Mazda in einer Anzeigenkampagne den Vorteil des damals wahrscheinlich branchenweit leichtesten Bremspedals. Insgesamt sparte die „Mission Zero“ beim Mazda RX-7 (FD) 50 Kilogramm Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell ein, mit dem Ergebnis eines Leergewichts von nur 1.240 bis 1.310 Kilogramm. Und mit einem Leistungsgewicht von maximal 5,4 Kilogramm pro PS setzte sich der Mazda RX-7 (FD) in seinem Wettbewerbsumfeld an die Spitze.

Gut eine halbe Tonne Gewichtsvorteil hatte der athletische Mazda auch gegenüber süddeutschen und englischen Zwölfzylinder-Sportwagen, mit denen deutsche Fachmedien den Japaner verglichen. Der drehfreudige Kreiskolben-Motor (bei knapp 8.000 Umdrehungen erinnerte ein Signal ans Schalten des Fünfganggetriebes) katapultierte den stärksten Rotary-Seriensportler aller Zeiten in 5,3 Sekunden auf 100 km/h – damals ein Supersportwagen-Wert – und mühelos bis zur limitierten Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Dank eines neuartigen, zweistufigen Abgas-Turboladers erfolgte der Kraftzuwachs dabei kontinuierlich ohne das berüchtigte „Turboloch“ früherer Motoren. Gegenüber konventionellen Supersportwagen galt der mindestens 85.500 Mark teure RX-7 (FD) zwar als kostengünstig, aber dennoch begrenzte dieser Preis die Zahl potentieller Käufer. Trotzdem wurde die finale Generation dieses bis 1996 in Deutschland und bis 2002 weltweit angebotenen RX-7 in 68.589 Einheiten produziert.

Wer diesen Meilenstein der Sportwagengeschichte, der durch Konsolenspiele und Kultfilme wie „The Fast and The Furious“ bis heute Bestandteil der Popkultur ist, hautnah kennenlernen möchte, sollte die Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg besuchen. Dort führt ein signalroter RX-7 (FD) die Parade der erfolgreichen Mazda Kreiskolben-Sportwagen an, zu denen auch die aufsehenerregenden Cabriolets der zweiten RX-7 Generation (FC) zählen sowie der in mehr als hundert Rennen siegreiche erste Mazda RX-7 (SA22C, FB). Nicht fehlen darf natürlich der allererste japanische Supersportwagen, der 1967 vorgestellte futuristische Mazda Cosmo Sport 110 S. Über Öffnungszeiten und Exponate informiert dieses einzigartige Mazda Museum unter www.mazda-classic-frey.de oder über www.facebook.com/MazdaClassicFrey.

Ihre Ansprechpartner

für Kundenanfragen:
Mazda Kundeninformationszentrum
+49 (0)2173 - 943 121



PRESSE-INFORMATION

[Zum Kontaktformular](#)

für Journalistenanfragen:
Annika Heisler, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation
+49 (0)2173 - 943 303
aheisler@mazda.de