



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

50 Jahre Mazda RX-5: Extravaganter Gran Turismo mit unkonventionellem Kreiskolbenmotor

- Premium neu definiert: Der agile Mazda RX-5 überraschte 1976 mit raffiniertem Komfort
- Farben in Bewegung: Damals wie heute wagt Mazda mit ikonischen Farben eigene Wege
- Seltene Mazda RX-5 und Cosmo AP entdecken bei Mazda Classic – Automobil Museum Frey

Leverkusen, 17. September 2026: Mit dem Cosmo Sport präsentierte Mazda im Mai 1967 einen futuristischen Sportwagen, der als weltweit erstes Serienautomobil mit Zweischeiben-Kreiskolbenmotor Technikgeschichte schrieb. In zweiter Generation startete das international als Mazda Cosmo AP bezeichnete Modell vor genau 50 Jahren, im Spätsommer 1976, erstmals auch in Deutschland. Allerdings nutzte er dabei die eigens für Europa kreierte Modellbezeichnung Mazda RX-5 und betonte so den Antrieb mit disruptivem Kreiskolbenmotor („R“ wie Rotary Engine).

Es war eine mutige Premiere, die so kurz nach der ersten Ölkrise gegen alle Konventionen verstieß: Während andere Hersteller damals Modelle mit Kreiskolbenmotor auslaufen ließen, überraschte der Mazda RX-5 schon bei seinem Messedebüt auf der IAA 1975 – also ein Jahr vor der Markteinführung – mit einem weiterentwickelten Zweischeiben-Kreiskolbenmotor, der in Japan als erster Motor die ab 1976 geltenden strengen Emissionsvorschriften erfüllte. Für Aufsehen sorgte zudem das extravagante Coupé-Design des luxuriös ausgestatteten Mazda RX-5, der bis zu fünf Passagieren viel Platz bot. Seine Talente als leistungstarker und zuverlässiger Gran Turismo demonstrierte der RX-5 sogar bei europäischen Tourenwagen-Rennen.

Ein außergewöhnlicher Gran Turismo für pures Fahrvergnügen

Der Mazda RX-5 startete vor 50 Jahren nicht nur als neues Spitzenmodell des traditionsreichen japanischen Automobilherstellers, dieser Gran Turismo war zugleich ein mutiges Wagnis.

Der RX-5 signalisierte: Der Kreiskolbenmotor verfügte über zukunftsweisendes Potenzial. Tatsächlich arbeitete das weiterentwickelte Zweischeiben-Triebwerk (Typ 13B) mit 2 x 654 cm³ Kammervolumen nicht nur effizienter als im früheren Mazda RX-4, sondern auch die Stickoxidemissionen wurden deutlich reduziert.

Auch dank des kompakt bauenden und leichtgewichtigen Kreiskolbenmotors punktete der 4,48 Meter lange Mazda RX-5 mit nur 1.195 Kilogramm Leergewicht, und so genügte dem sportiven Zweitürer die Maximalleistung von 85 kW/115 PS bei 6.000/min für souveräne Fahrleistungen. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolvierte der serienmäßig mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattete Mazda RX-5 in nur 10,7 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit lag bei beachtlichen 185 km/h. Bemerkenswert war die hohe Laufkultur des Kreiskolbenmotors sogar bei sehr schneller Fahrt. Spontan und direkt reagierte der Motor auf jeden Befehl des Gasfußes, noch wichtiger für den Fahrspaß war die ausgewogene Fahrwerksabstimmung des Mazda RX-5: Dieses Coupé kombinierte Komfort auf beste Art mit Agilität – der Wendekreis betrug nur 10 Meter – und Leichtigkeit.



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

In Japan gewann der Mazda RX-5 beziehungsweise Cosmo AP (Anti Pollution) 1976 den Medienpreis ‚Car of the Year by Motor Fan‘. Bereits nach sechs Monaten überschritten die Verkaufszahlen die Marke von 20.000 Einheiten, ein bemerkenswerter Erfolg für ein Premium-Coupé mit Kreiskolbenmotor. Premium- oder sogar Oberklasseansprüchen genügte auch die serienmäßige Komfortausstattung des Mazda RX-5. Dank damals beachtlicher 2,51 Meter Radstand bot der Zweitürer in seiner Kabine bis zu fünf Passagieren ausreichend Platz. Sogar der Fondeinstieg fiel dank der besonders weit öffnenden Türen (mit zwei Arretierungspunkten) leicht; zudem kamen die Fondpassagiere in den Genuss von zwei geschickt in die C-Säulen integrierten, vollständig versenkbaren „Opera-Windows“, die zusätzliche Frischluftzufuhr und eine Panoramaaussicht ermöglichten. Das vom Layout einer Flugzeugkabinen inspirierte Cockpit des Mazda RX-5 setzte durch zahlreiche klar ablesbare Rundinstrumente und intuitiv nutzbare Schalter ergonomische Maßstäbe. Entwickelt als sportlicher Gran Turismo für gehobene Ansprüche, beeindruckte der Mazda RX-5 durch eine luxuriöse Serienausstattung mit edlen Holzintarsien im Cockpit, am Handbremshebel sowie am Schaltknüppel. Hinzu kamen körpergerecht geformte Sportsitze mit hochwertigen Veloursbezügen, eine Sitzverstellung mit Memory-Effekt, ein Audiosystem und andere Premium-Features wie eine Einstiegs- und Fußraumbelichtung. Nicht zu vergessen die sportlichen Leichtmetallräder, wie sie sonst damals fast nur Oberklasse-Modellen vorbehalten waren.

Noch exklusiver war eine andere Variante des Mazda RX-5 bzw. Cosmo AP, die allerdings nur in Japan und auf ausgewählten internationalen Märkten verkauft wurde: Der nobel ausgestattete Mazda Cosmo L („Landau“) debütierte 1977. Charakteristisch für den Landau waren das mit Kunstleder bezogene Dach, ein konservatives Stufenheck-Design statt des Fastbacks sowie eine sanft schaltende Dreigang-Automatik. Dagegen war der Mazda 121 (L) kein früher Vorbote der ab 1987 erfolgreichen, gleichnamigen Mazda Kleinwagen-Baureihe, sondern ein Mazda RX-5 bzw. Cosmo AP mit konventionellem 1,8-Liter- bzw. 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner statt des einzigartigen Kreiskolbenmotors. Der Vertrieb des Mazda 121 (L) erfolgte nicht in Deutschland, jedoch in ausgewählten europäischen Märkten.

In Deutschland wurde der Mazda RX-5 bis Anfang 1979 in kleiner Auflage verkauft. Dann wurde dieser extravagante Gran Turismo von einem reinrassigen Sportwagen abgelöst: Der keilförmig gezeichnete Mazda RX-7 demonstrierte das ganze Potential des kompakten, leichten und leistungsstarken Zweischeiben-Kreiskolbenmotors. Fast eine halbe Million Einheiten des Mazda RX-7 wurden gebaut. Damit ist er bis heute das weltweit meistproduzierte Fahrzeug mit Kreiskolbenmotor.

Damals wie heute: Visionäre Farben, die faszinierende Dynamik versprechen

Seit jeher hat Mazda eine besondere Verbindung zu Farben, die Formen in Bewegung bringen. Heute sind es Signature-Farben wie das tief leuchtende Soul Red Crystal, die ergänzend zur Kodo-Designphilosophie entwickelt wurden, und das Ziel verfolgen, die Schönheit der Bewegung einzufangen. Die dynamische Fastbacklinie des Mazda RX-5 wurde dagegen durch eine ikonische Farbe betont, die schon vor 50 Jahren Kultstatus gewann: Bright Red nannten die Mazda Designer damals das glänzend-leuchtende Rot, das zudem den Chrom-Kühlergrill im „Waterfall-Style“ kunstvoll einrahmte. Auch eine alternative Lackierung in Reinweiß hob die sportiven Konturen des Mazda RX-5 bzw. Cosmo AP hervor, vor allem aber war Weiß nach dem FIA-Reglement die offizielle Rennfarbe für japanische Rennteams.



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

Mazda RX-5 und Cosmo AP treffen: Die Ausstellung bei Mazda Classic – Automobil Museum Frey

Die legendären Mazda Modelle RX-5 und Cosmo AP sind heute sehr selten. Einen Deep Dive in die Historie dieser Coupés mit Kreiskolbenmotor bietet die Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg. Dort gibt es fast alle Modell-Highlights aus der über 100-jährigen Mazda Geschichte zu bestaunen, darunter sogar ein Cosmo AP Sondermodell von 1977, lackiert in der seltenen Farbe „City Purple“. Über Öffnungszeiten und alle Exponate informiert das Museum unter www.mazda-classic-frey.de.

Ihre Ansprechpartner

für Journalistenanfragen:

Christoph Völzke, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation

+49 (0)2173 - 943 303

cvoelzke@mazda.de

für Kundenanfragen:

Mazda Kundeninformationszentrum

+49 (0)2173 - 943 121

[Zum Kontaktformular](#)