



Flachmann: Der Mazda Cosmo Sport baut nur 1165 Millimeter hoch, der RX-8 misst 1,34 Meter

eine blattgefederte De-Dion-Achse und Trommelbremsen hinten sowie auf Querlenker, Schraubenfedern und Scheibenbremsen an der Vorderachse. Dem manuellen, voll synchronisierten Viergang-Schaltgetriebe sind die vergangenen Jahrzehnte nur wenig anzumerken. Gangwechsel gelingen leichtgängig und präzise. Die Zahnstangenlenkung verrät das Alter des historischen Mazda dann aber schlagartig. Mit einem

Lenkungsspiel von mehreren Zentimetern ist an präzises Einlenken nicht zu denken.

Typisch für die damalige Sportwagen-Zeit ist auch das Cosmo-Cockpit. Das dürre Dreispeichen-Holzvolant erinnert an klassische Nardi-Lenkräder. Sieben analoge Rundinstrumente werfen einen Blick zurück in die Zeit ohne Bits und Bytes. Navi? Natürlich Fehlanzeige. Eine Leselampe erleichtert das Kartenlesen

bei Dunkelheit. Die Sitze mit Kunstleder-Stoff-Bezug sind zwar bequem, bieten allerdings kein bisschen Seitenhalt.

Heute, vier Jahrzehnte später, schwingt der RX-8 seine vier Türen auf und gewährt einen B-Säulen-freien Blick auf den Innenraum. Perfekt konturierte Schallsitze von Recaro, ein Sportlenkrad mit roten Ziernähten, die Alu-Pedalerie und viel Klavierlack bestimmen hier das Interieur.

Langsam neigt sich das Generationentreffen dem Ende entgegen – die zwei Wankel-Helden von Mazda verschmausen leise knisternd auf den weißen Kieselsteinen im Hof von Walter Frey.

„Der Cosmo und der RX-8 faszinieren zum einen mit ihrer Schönheit, zum anderen mit ihrer außergewöhnlichen Technik“, fasst der Autosammler zusammen. Würdiger hätte das Schlusswort nicht ausfallen können.

Christian Gebhardt



sport auto-Mitarbeiter Christian Gebhardt

Nach seiner Markteinführung 2003 bekam der **Mazda RX-8** 2009 ein leichtes Facelift. Neben optischen Modifikationen hauptsächlich an der Front- und Heckpartie sowie im Interieur blieb ein wesentliches Detail unangetastet.

Die maximale Leistung des Zweischeiben-Wankelmotors stagniert weiter bei 231 PS. So ist der RX-8 definitiv untermotorisiert – da tröstet auch das weitgehend neutrale Fahrverhalten wenig.

NSU RO 80: ZWEISCHEIBEN-WANKELTECHNIK AUS NECKARSULM



Der Ro 80 lief insgesamt 37406 Mal vom Band, Preis 1969: 15500 Mark

Dreieinhalb Monate nach dem Mazda Cosmo Sport präsentierte NSU auf der IAA 1967 den Ro 80.

Unter der aerodynamischen Karosserie (c_w-Wert: 0,366) versteckt sich ein Zweischeiben-Wankelmotor mit einem Kammervolumen von 995 Kubikzentimetern und 115 PS bei 5500/min. Der Name Ro steht für Rotation, während die 80 als Entwicklungsnummer unter allen damals laufenden NSU-Entwicklungen gewählt wurde.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine sogenannte Selektiv-Automatik, bestehend aus einem mecha-

nischen Dreiganggetriebe, einer elektrisch-pneumatisch betätigten Einscheiben-Trockenkupplung mit vorgeschaltetem, hydraulischen Drehmomentwandler. Bei leichter Berührung des Schaltstocks wird ausgekuppelt und dann geschaltet. Die Schaltvorgänge ohne Kupplungspedal sorgen für entspanntes Fahren.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Ro 80 erst einmal in Schwung ist. Beim Beschleunigen zeigt sich die typische Drehmomentschwäche von Wankelaggregaten. Der NSU verlangt nach Drehzahl. Das maximale Drehmoment von 158 Newtonmeter liegt erst bei 4000 Touren an. So verwundert die Werksangabe des Ro 80 für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h wenig – 14 Sekunden versprach NSU.

Einmal in Fahrt schwimmt der Ro 80 gut im Autobahnverkehr mit Tempo 180 sind auch heute noch kein Problem mit der historischen Limousine.

Das mit höheren Drehzahlen abnehmende Motorengeräusch und die Laufruhe des Wankelaggregats versprechen Fahrkomfort, auch das Ro 80-Fahrwerk ist komfortabel ausgelegt. Selbst grobe Bodenwellen filtert der NSU fast vollständig weg. Nach heutigen Handling-Maßstäben kämpft der Viertürer durch das komfortable Fahrwerkssetup selbst in langsamen Kurven mit verstärkter Seitenneigung. Der Grenzbereich des Fronttrieblers kündigt sich dabei jedoch mit frühzeitigem Untersteuern sehr gutmütig an. Für Fahrspaß sorgt vor allem die präzise und direkte ZF-Zahnstangen-Servolenkung.

Nach diversen technischen Problemen mit dem Wankelmotor vor allem in der Anfangszeit wurde die Wankelproduktion wegen der höheren Produktionskosten gegenüber Hubkolbenaggregaten 1977 eingestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt rollte der Ro 80 im Werk Neckarsulm 37406 Mal vom Band.

Christian Gebhardt



Kreiskolbenmotor mit 115 PS, Veloursitze, Kunstleder bezogenes Armaturenbrett