



Wankelantrieb anno 1968 mit 110 PS



Klassik-Charme im Cosmo-Cockpit

TECHNISCHE DATEN

Mazda Cosmo Sport 110S (L10A)

Motor Wassergekühlter Zweischieben-Wankelmotor, zwei Einlasskanäle und ein Auslasskanal pro Kammer, Kammervolumen 982 cm³, Verdichtung 9,4:1 **Leistung 110 PS (81 kW) bei 7000/min**, maximales Drehmoment 130 Nm bei 3500/min, **Literleistung 112,0 PS/L**

Kraftübertragung Hinterradantrieb, manuelles Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,38, II. 2,08, III. 1,39, IV. 1,00, Achsübersetzung 4,11

Fahrwerk Vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten De Dion-Achse mit Blattfedern und Stoßdämpfern; Bremsen: Vorn Bremsscheiben, hinten Bremsstromeln; Bereifung: 185/70 R 14 vorn und hinten auf 4,5-Zoll-Felgen

Karosserie Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4140 x 1595 x 1165, Radstand 2200 mm, Spurweite vorn/hinten 1250/1240 mm, Tankvolumen 57 Liter, Gewicht 940 kg, Leistungsgewicht 8,5 kg/PS

Fahrleistungen * 0 - 100 km/h in 8,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
Grundpreis 1 480 000 Yen (1968)

* Herstellerangaben



Der Cosmo wurde nur 1519 Mal gebaut



Cosmo-Experte: Walter Frey (li.) besitzt zwei Modelle des historischen Wankel-Sportlers

es heute vier Exemplare", erzählt Walter Frey stolz. Der Cosmo-Fan stöberte seinen weißen Wankel-Sportler von 1968 bei einem USA-Trip in den 80er Jahren in New Jersey auf.

Unter der lang gezogenen Motorhaube des nur 343 Mal gebauten Modells der ersten Generation beatmet ein Vierrohr-Vergaser mit zwei Drosselklappen das Zweischieben-Wankelherz mit einem Kammervolumen von je 491 Kubizentimetern. 110 PS maximale Leistung klingen schmalbrüstig, doch der rüstige Oldie wiegt nur 940 Kilogramm.

Eine der wenigen Messungen für den Sprint von null auf Landstraßentempo datiert aus dem August 1967. Damals gab das japanische Automagazin Motor Fan dem Cosmo die Sporen. Auch ohne Messgerät an Bord sind die gezeiteten 8,8 Sekunden noch heute glaubhaft. Wankeltypisch vibrationsfrei und leichtfüßig rauscht der japanischen Hecktriebler mit sagenhafter Laufkultur über die bayerischen Landstraßen. „Man kann ohne Probleme bis 8000/min drehen“, hatte Autosammler Frey vor der Ausfahrt verraten. Gesagt, getan. Unterhalb von 4000/min wirkt der Sport-Historiker noch etwas schläfrig.

Auch im geistigen Cosmo-Nachfolger, dem seit 2003 gebauten und 2009 optisch leicht

retuschierten RX-8, gehören hohe Drehzahlen zum Kreiskolben-Schauspiel. Das derzeit einzige Serienfahrzeug auf dem deutschen Markt mit Wankelmotor erreicht seine maximale Leistung von 231 PS erst bei 8200 Umdrehungen. Passend zur Vorweihnachtszeit läutet ein sanft bimmelndes Alarmglöckchen bei 9200 Touren das Ende der Drehzahlorgie ein.

Unterhalb von 6000/min herrscht tote Hose. Auch wenn die geschwungene Silhouette und das heisere Kreissägegeräusch Sportwagengene suggerieren, dauert es 7,3 Sekunden, bis der RX-8 die 100 km/h-Marke passiert. Damit verfehlt er die Werksangabe um eine knappe Sekunde.

Mehr sportlichen Charakter verspricht das 2+2-sitzige Coupé erst, sobald es die ersten Serpentinaugen, Haarnadelbiegungen und sonstige Kurvenverläufe wittert. Während der RX-8 beim langsamen Einlenken tendenziell über die Vorderachse schiebt, kommt bei zackigen Lenkmanövern sein keckes Spoilerheck. Doch ob Unter- oder Übersteuern, der

Nippon-Sportler bleibt jederzeit gut beherrschbar. Neben der leicht frontlastigen Verteilung des Gesamtgewichts von 1400 Kilogramm (52,6 zu 47,4 Prozent) sorgt die harmonische Abstimmung des Bilstein-Sportfahrwerks für ein weitgehend neutrales Fahrverhalten.

Doch das beste Fahrwerks-Setup nützt nichts, wenn die Potenz unter der Motorhaube fehlt. Vor allem auf der Rennstrecke giert der RX-8 nach einer Portion Pferdestärken. Ohne die bleibt ihm eine herausragende Zeit in Hockenheim verwehrt. Für 1.19,6 Minuten gibt's auf dem Kleinen Kurs keine Lorbeeren.

Mehr Erfolg auf der Rennpiste verbucht sein Wankel-Vorfahre. Auch wenn der Cosmo Sport nicht als Wettbewerbsfahrzeug konzipiert wurde, testete Mazda die Haltbarkeit des Kreiskolbenantriebs im August 1968 beim 84-Stunden-Rennen „Marathon de la Route“ auf dem alten Nürburgring (Kombination aus Nord- und Südschleife). Seinen einzigen Sporteinsatz beendete der Cosmo auf Platz vier in der Gesamtwertung.

Mit dem japanischen Rechtslenker auf der Nordschleife den Grenzbereich auszuloten, ist heute nur noch schwer vorstellbar. Neben dem Wankelaggregat setzten die Mazda-Ingenieure damals auf

