

Mazda RX-8

Das war mal die Zukunft

von Rainer Frenkel

Ein Wankelmotor, wie einst beim Ro 80! Kaum sitzt man im Mazda, ist vieles wie früher - als sich niemand am Benzinmissbrauch störte.

Wer nicht gern mit anderen Leuten redet, muss sich ein anderes Auto kaufen. Denn dieses ruft mit seiner üppigen Gestalt unweigerlich Blondinen auf den Plan ("Gehört der Ihnen?") oder Kenner ("Was ist denn das für einer?").

Das da ist ein ziemlich ausgewachsener Sportwagen von Mazda, in unserem Fall in Ferrari-Rot. Und eigentlich sollte von ihm eine ganz andere Geschichte erzählt werden. Eine nostalgische Geschichte. Die vom Wankelmotor, von einer vor 40 Jahren futuristischen Technik, die nur mehr in diesem einen Auto des japanischen Herstellers fortlebt. Und die in jener Vorzeit ein Auto - was heißt Auto, eine Legende Namens Ro 80 - bewegte. Dieses wurde wiederum vom Reporter, in verschiedenen Exemplaren, ein Jahrzehnt lang bewegt. So lange, bis Ersatzteile nur mehr gleichsam handgeschmiedet und zu entsprechenden Tagespreisen zu erwerben waren und auch der Hardcore-Ro-Fan zu der bestürzenden Erkenntnis gezwungen war, dass die Zukunft ihre schöne Zeit hinter sich hatte.

Wem das zuzuschreiben ist, dafür gibt es divergierende Gerüchte, Theorien. Die einen handeln von

brechenden Dichtleisten (egal jetzt, was das ist) und daran zerrütteten Motoren. Die anderen vom Benzinmissbrauch - 18, ja 20 Liter waren leicht zu verbrennen. Wieder andere Gerüchte besagen, dass all die Autohersteller, die weltweit Wankel-Lizenzen einkauften, dieselben anschließend stilllegten, um immense Investitionen in neue Motorstraßen zu sparen. In diesem Fall müsste man von einem internationalen Komplott sprechen, einem Komplott gegen die Zukunft.

Dass die von Felix Wankel entwickelte Technik mit dem Drehkolbenmotor großserientauglich sei, wurde damals bestritten. Ist heute bewiesen. Aber eben nur von den Mazda-Leuten, die, von Anfang an im Besitz der Lizenz, unterdessen annähernd zwei Millionen Wankelsportwagen gebaut haben.

Nun also steht er da, der jüngste Spross. Bullig, flach, irgendwie herausfordernd. Fast ein wenig martialisch. In seiner äußeren Gestalt so ganz anders als der große, vornehm keilförmige Ro, dessen Design noch immer zukunftsweisend wirkt, wenn auch fast nur noch auf Fotos.

Und die inneren Werte, der Motor? Würde man ihn wiedererkennen? Eine bange Frage und eine eindeutige Antwort: ja und nein. Immer noch ist der Wankelmotor sehr viel kleiner als ein ähnlich starker Hubkolbenmotor und so für Sportwagen prädestiniert, immer noch summt die Turbine vor sich

hin, erst mal, in unteren Drehzahlen. Treibt man ihn aber hoch, so wie man nur Wankelmotoren hochreiben kann, auf 8000, 9000 Touren, dann erhebt sich ein hochfrequentes Gebrüll, das man mögen muss. Oder auch nicht. Der Ro dagegen wurde immer leiser, je schneller er fuhr. So besagt es jedenfalls die freundliche Erinnerung. Aber der Ro war ja auch eine Sänfte, was von sanft herrührt. Und dieser hier ist, eben, ein Sportwagen, mit ziemlich genau doppelt so vielen Pferdestärken. Und, für Wankelverhältnisse, gedrosseltem Durst. Zwischen 13 und 14 Litern hat er verlangt. Anderen Motoren würde man das freilich übelnehmen.

Losfahren, jetzt. Und, erste Überraschung: Man kann einfach losfahren, ohne auch nur einen Blick in die Betriebsanleitung. Kein Menü zwingt den Neuling in komplizierte Vorgänge, zum Beispiel erst eine persönliche Identifikationsnummer einzugeben, dann auf die Bremse zu treten, diverse Sensoren auszuschalten und eine alphanumerische Tastatur zu bedienen. Man setzt sich rein und fährt los. Das nennen wir technischen Fortschritt.

Und dabei ist es auch geblieben, in all den Tagen mit dem RX-8. Ohne Gebrauchsanweisung einfach fahren. Nur der Öffner für die Tankklappe musste erst ein Tankwart finden. Auch den gibt es also noch. Den Tankwart.

Aber was heißt das schon, einfach fahren mit so einem Auto? Der Wankel packt auf eine Weise zu, die den sonst eher defensiven Probefahrer sehr schnell an die Grenzen der Legalität führt, jedenfalls nach Flensburger Verständnis. In der Stadt kann, wer nicht aufpasst, sich schon im ersten Gang in die Punkte-Ränge fahren. Und das Auto hat sechs Gänge.

Erstaunt hat der Reporter in diesen Tagen festgestellt, dass auch





Mazda RX-8



bei ihm das Ding das Bewusstsein bestimmt, oder so. Warum sich dauernd zügeln, wenn plötzlich Zügellosigkeit so erfreut?

Glücklicherweise hat die FAZ zeitgleich einen Artikel von Wolf Singer publiziert, Direktor am Frankfurter Max-Planck-Institut für Hirnforschung. Das menschliche Tun sei mit dem Ablauf neuronaler Prozesse zu erklären, die sich selbst organisieren. O-Ton Singer: "In Dutzenden räumlich getrennten, aber eng miteinander vernetzten Hirnarealen werden Erregungsmuster miteinander verglichen, auf Kompatibilität geprüft, und, falls sie sich widersprechen, einem kompetitiven Prozess ausgesetzt, in dem es einen Sieger geben wird. Das Erregungsmuster setzt sich durch, das verschiedenen Attraktoren am besten entspricht."

Hm, der RX-8 ein Attraktor. Und im Mann, jedenfalls in diesem, das passende Erregungsmuster. Das

spricht frei von jeder Schuld. Der Lustgewinn ist ja unvermeidlich. Reines Abfallprodukt.

So gerüstet und damit reinen Gewissens lässt sich's fahren. Lässt sich die ebenfalls unvermeidliche Aufmerksamkeit genießen. Lässt sich das gänzliche Fehlen politischer Korrektheit leicht ertragen.

Im Wortsinn gebremst wurde das unkorrekte Vergnügen durch eine kleine Plakette am Lenkrad. Vorsicht Winterreifen. Nicht schneller als 210 km/h. Und sollten sich, falsche Freunde gibt's ja überall, Manta-Fahrer angesprochen fühlen, so seien sie gewarnt: Die Sitzposition ist so tief, dass niemand, bei runtergefahrenen Fenstern, die Ellenbogen auf den Türrahmen legen kann, ohne sich gleichzeitig die Ohren zuzuhalten.

Ohnehin sind die Fenster eher Luken zu nennen. So bedarf es in beengter Lage einigen Mutes (der

gewiss mit der Zeit von Erfahrung abgelöst wird), das Auto zu bewegen. Es ist weder genau auszumachen, wo es anfängt, noch, wo es aufhört. Das gilt nicht nur für vorn und hinten, sondern wegen der ausgestellten Radkästen auch für links und rechts.

Und dass die mittlere Karosserie säule fehlt, die zwischen Vorder- und Rücksitzen, B-Säule im Jargon, ist nur bei geöffneten Türen von Vorteil. Denn die Rahmen der einzelnen Fenster sind ihrerseits so massiv, dass der spurwechselwillige Fahrer beim schnellen Blick nach hinten links ein schwarzes Brett vor dem Kopf hat.

Mäkeleien sind das, schnell kompensiert von dem staunenden Blick des Brummifahrers, Nachbar im Stau, der zu fragen scheint: Was ist denn das da unten? ❖

Gelesen in "Die Zeit" vom 12. Februar 2004.