



Die Heckpartie mit der Nebelschlussleuchte als Trochoiden-Symbol gefällt. Oft werden Edelstahluspuffanlagen nachgerüstet



Sportlich anders: Der kurze Schalthebel liegt knackig in der Hand und der Handbremshebel wirkt erfrischend anders als bei anderen Autos



Ohne B-Säule bekommt das Wort Innenraum eine ganz neue Bedeutung. In den Sportsitzen des Wankels fühlt man sich pudelwohl

Schuster (Tel.: 0981/7515, www.schusterautomobile.de) tätig ist und in seiner ungarischen Heimat sogar ein RX-8-Rennteam betreut, bescheidenen den enorm beanspruchten Dichtleisten des Renesis immerhin eine ausreichende Standfestigkeit. Genauer gesagt, gelten 150.000 Kilometer Laufleistung als Limit. Sind neue Teile nötig, muss das Triebwerk raus – weshalb die ganze Sache in der Vertragswerkstatt mit rund 2000 Euro zu Buche schlägt. Die lebenswichtige Schmierung der Dichtleisten in den beiden Kammern wird im Übrigen durch eine elektronisch gesteuerte Ölzufuhr gewährleistet. Das System ist jedoch kaum für Fehlfunktionen bekannt, denn es hat sich schon seit Ende der Achtziger bewährt.

Noch ein Wort zum konstruktionsbedingten Ölverbrauch: Er liegt bei etwa 0,5 Liter auf 1000 Kilometer. An sich ein vertretbarer Wert – wenn da

nicht die Sache mit der komplizierten Kontrolle des kostbaren Nass wäre. Um an den Peilstab zu gelangen, muss zunächst die große Motorabdeckung entfernt werden. Hat man ihn dann endlich zwischen den Nebengaggregaten und lauter Schlauchgewirr heraus gezogen, muss er irgendwie auch wieder zurück.

Doch dafür entschädigt der RX-8 mit seinem hohen Reifegrad – was sich auch im Markt spiegelt. Gepflegte Erst- oder Zweithandexemplare mit überschaubarem Kilometerstand und ohne große Abnutzungsspuren lassen sich problemlos finden. Deshalb ist es auch keine Frage, dass sich Wankelmutige nach dem Flitzer längst die Finger lecken. Er ist nun mal der letzte seiner Art – und der Beweis dafür, dass die Technik eigentlich noch nicht aufs Abstellgleis gehört...

Text: Frank Schobelt, Fotos: A. Beyer, Archiv

So jung kommen wir nie wieder zusammen!

Wer mit dem Kauf eines Mazda RX-8 liebäugelt, tut gut daran, einige kritische Stellen der Karosserie auf Rostbefall zu checken. Denn hin und wieder tauchen Exemplare auf, bei denen die hinteren Türen, die Heckklappe (im Bereich der dritten Bremsleuchte) oder auch die Radläufe hinten entsprechende Spuren von Korrosion zeigen. Vorteil bei den jüngeren Baujahren: Sie kommen locker noch in den Genuss der zwölfjährigen Durchrostungsgarantie. Ansonsten ist die momentane Marktlage geradezu rosig. Das vielfältige Angebot erstreckt sich preismäßig von etwa 3000 bis 15.000 Euro, wobei Sie von günstigen RX-8 mit fragwürdigem Tuning die Finger lassen sollten. Bereits in der goldenen Mitte lassen sich wahre Wankel-Perlen mit Laufleistungen um die 50.000 Kilometer finden. Dabei fehlt bereits der 192 PS-Version in Puncto Ausstattung nichts Wesentliches. Wer mehr Rotary-Power will, der wählt den Wankel mit 231 PS. Ach ja: Da der RX keinen Hubkolbenmotor hat, wird er wie Nutzfahrzeuge nach Gewicht besteuert. Macht beim vergleichsweise federleichten Mazda gerade mal 112,50 Euro jährlich.

