

# CLASSIC DRIVER

## Die 5 verrücktesten japanischen Concept Cars aller Zeiten

### Lead

Wenn es schon die europäischen Hersteller beherrschten, mit wilden und teilweise seltsamen Studien auf sich aufmerksam zu machen – wie müssen die Konzeptstudien dann erst in Japan ausgesehen haben? Wir blicken zurück auf die verrücktesten Messedebütanten.

### 1962er Toyota Publica Sports: Ein Papamobil für Jedermann



Nachdem 1961 der Publica – ein Personenwagen, der vom Erfolg des [VW Käfer](#) inspiriert war – auf die Räder gestellt worden war, begann [Toyota](#), an einer sportlicheren Variante zu tüfteln. Das Resultat war der Publica Sports, der ein gewaltiges Schiebedach besaß, das mit wenigen Handgriffen komplett demontiert werden konnte. In Produktion ging das Auto erst 1965 unter der Bezeichnung „Sports 800“ – rückblickend hätte der innovative Toyota den Zusatz „Targa“ verdient.

### 1969er Toyota EX-III: Besorgt dreinschauender Superkeil



Ende der 1960er Jahre begannen italienische Karosseriebauer damit, auf überschüssigen Mittelmotor-Rennwagen-Chassis der Ära entsprechende Sportwagenkeile zu gestalten. Toyota bekam Wind davon und präsentierte schon 1969 auf der Tokyo Motor Show den EX-III, den ersten Mittelmotor-Sportwagen in der Markengeschichte. Wieder hatten die Designer eine bewegliche Dachpartie anstatt Türen gestaltet. Diesmal kam jedoch ein Mechanismus hinzu, der die Sitze anhub, um den Einstieg in die superflache Flunder zu erleichtern. Ein Feature, das so einigen Supersportwagen heute noch gut zu Gesicht stehen würde.

### 1970er Nissan 126X: Der Nightrider unter den Keilen



[Nissan](#) hatte zu jenem Zeitpunkt noch nie zuvor ein Concept Car gezeigt. Stattdessen wurden in den Jahren zuvor nur Vorserien- und Rennwagen ausgestellt. Doch Erzrivale Toyota hatte ihnen mit dem EX-Konzept im Jahr zuvor in Tokio die Show gestohlen und das konnte Nissan nicht auf sich sitzen lassen. 1970 feuerten sie zurück mit einem keilförmigen, mittelmotorisierten Sportwagen namens 126X, der zusätzlich durch eine farbige Außenbeleuchtung bestach: Ein Blick auf die Fronthaube offenbarte eine Art Lichterkette, die sich wie eine Wirbelsäule über das Auto zog. Das Farbspektrum reichte von grün bis rot und sollte ein Indikator für die extreme Beschleunigungs- und Bremskraft des Keils sein.

### 1970 Maxda RX500: Revolutionärer Brotwagen



Mit dem RX500 wollte [Mazda](#) nicht nur zeigen, dass auch sie eine ansprechende Keilform gestalten können – die Flunder bot auch die Gelegenheit, den revolutionären Wankel-Motor in Szene zu setzen. Obwohl sein Hubraum nicht einmal 500 Kubikzentimeter maß, leistete das Triebwerk über 250 PS bei kreischenden 15.000 Touren. Für die besonders schwerhörigen Betrachter zeigte zudem eine merkwürdige Reihe von grünen Heckleuchten, wann der Sportwagen auf Hochtouren lief.

### 1992er Yamaha OX99-11: Ein (echter) F1-Rennwagen für die Straße



Viele Hersteller prahlen mit F1-Technik in ihren Straßensportwagen, doch Anfang der 1990er Jahre ging [Yamaha](#) einen Schritt weiter – mit einem Sportwagen für die Straße, der auf dem gleichen Rahmen des damals aktuellen F1-Rennwagen aufbaute und auch den gleichen 3,5-Liter-V12-Motor besaß. Die Karosserie war inspiriert von den damaligen Gruppe-C-Rennwagen. Der Yamaha OX99-11 sollte tatsächlich auf den Markt kommen, für einen Preis von 800.000 Dollar. Doch das ambitionierte Projekt musste 1994 eingestellt werden, nachdem die Konzernleitung realisiert hatte, dass die potentielle Kundschaft aufgrund der Wirtschaftskrise schlicht bankrott war.

### 1999er Honda Fuya-Jo: Eine Wildcard für wilde Partys



In den Jahren danach kamen die japanischen Hersteller mit immer abgefahreneren Konzepten daher. Wie etwa 1999 mit dem Honda Fuya-Jo (zu Deutsch: Schlaflose Stadt), der die Nische des automobilen Cateringwagens für Party-Animals besetzen sollte. Der Party-Van besaß ein Armaturenbrett im Stil eines DJ-Mischpults, ein leistungsstarkes Soundsystem, einen Dancefloor zum Antanzen auf dem Weg in den Klub und Sitze wie Barhocker. Es ist keine große Überraschung, dass dieses Gefährt nie in Serie ging (oder etwa doch?). Die Design-DNA des Honda Fuya-Jo fand sich derweil in späteren Serienmodellen wieder.

**Galerie**



