

Mein Mazda RX-7 SA2 von 1983

Dass ich eines Tages bei Mazda Wankel landen würde, war eigentlich schon vorbestimmt: Seitdem ich mit 18 Jahren den Führerschein hatte, wurde in unserer Familie (drei Generationen) nur Mazda gefahren; den ersten Mazda 626 hatte mein Vater sogar schon 1983 gekauft. Eine kleine, aber kompetente Vertragswerkstatt in unserem Heimatort und die enorme Zuverlässigkeit der Autos konnten mich überzeugen. Ein übriges taten dann ein rotes FC Cabrio und ein ebenfalls roter FD, die der Inhaber der Werkstatt nacheinander auch privat nutzte. Dass ich diese Autos damals nicht zur Probe fahren durfte, störte mich schon sehr, doch auch meine große Stunde des RX-7 sollte einige Jahre später schlagen...

Meinen FC Turbo (EZ 88, rot, 180 PS) bekam ich nach intensiver Suche im Jahr 2002, quasi aus erster Rentnerhand, mit unter 50 tkm auf dem Zähler (was sich auch bis heute nicht nennenswert geändert hat). Beim Erscheinen des RX-8 Ende 2003 war klar, dass ich mich von meinem MX-5 trennen musste, um auch im Alltag Wankel zu fahren – Gesagt, getan: Mein blauer RX-8 mit 192 PS wurde im Juni 2004 zugelassen, hat eine Lederausstattung und das optionale Bose-Soundsystem!

Man könnte jetzt meinen, dass ein Alltags-Sportwagen und ein „Schätzchen“ in der Garage der Schlüssel zur Glückseligkeit eines Fans japanischer Wankel-Sportwagen sei, aber die Infektion mit diesem Virus war schlimmer als gedacht!

Hier steht sie nun seit April 2007, die Nummer drei in meinem Fuhrpark: Ein rot-metallic farbener SA2, EZ 83 im Originalzustand mit Ausnahme des modernen Radios (mit Cassettenteil und Autoreverse, also „modern“ im Bezug auf 1983, nicht auf 2007). Dieses Auto ist mir zwar nicht direkt „zugelaufen“, aber eine Reihe von Zufällen und Fügungen gehörten schon dazu. Aus lauter Übermut hatte ich Mitte 2006 schon einige Zeit nach günstigen FC Cabrios oder anderen interessanten Autos geschaut, aber nie das wirklich richtige gefunden: Ein Cabrio sollte unter 80 tkm gelaufen haben und trotzdem unter 5.000 Euro kosten (zugegeben: ehrliche Angebote gibt es in der Kategorie nicht, aber Träumen ist schließlich nicht verboten!). Ein SA2 muss natürlich aus der ersten Serie sein, aber in Silber spricht der mich nicht so sehr an, und tiefgreifende Motor- und Karosseriearbeiten wären wohl auch eher Neuland für mich – also fand sich auch ein solches Auto nicht für den gedachten Preis!

So verging wieder einige Zeit, bis mich das Autovirus wieder fiebern ließ und mein Arbeitskollege Gerd mich auf einen Ro80 aufmerksam machte, der ihm in der Clubzeitschrift aufgefallen war. Der würde mit EZ 76 auch für Oldtimerveranstaltungen geeignet sein, wo die Fahrzeuge üblicherweise mindestens 30 Jahre alt sein müssen. Doch so richtig überzeugt war ich von speziell diesem Auto nicht, weil der Preis nicht zum Zustand passte – und eine weitere Marke in den Fuhrpark zu bringen, die „meine“ Werkstatt nicht ohne weiteres warten kann, mochte mir auch nicht so recht zusagen.

So bin ich dann doch wieder bei Mazda gelandet und derselbe Kollege Gerd zeigte mir im Internet einen SA2, den er nur so aus Interesse am Wankel mal in Düsseldorf bei einem kleinen freien Händler angeschaut hatte. Das Auto hatte ihm farblich nicht gefallen, zudem war der Händler eher von fragwürdiger Art. Bei meiner nächsten Fahrt ins Rheinland (mein Arbeitgeber sitzt in Ratingen) habe ich das Auto dann vor Ort ohne Termin begutachtet: knapp unter 100 tkm, kein Rost, zwei Vorbesitzer, ca. 18 Monate TÜV. Das Auto war nicht wirklich schön oder besonders gut erhalten, aber aufbaufähig. Eine ältere Unfallreparatur hinten rechts am Seitenteil und etwas Rost hier und dort, ein Auspufftopf in Auflösung und eine Bremse, die die langen Standzeiten übel genommen hatte, hielt ich für akzeptabel. Was wäre es doch langweilig, schon wieder ein perfekt erhaltenes oder neu restauriertes Auto zu kaufen! Einziges Manko: Der geforderte Preis von 3000 Euro war mir zu hoch, der Händler hatte jedoch deutlich gemacht, dass er nicht mit sich handeln lasse!

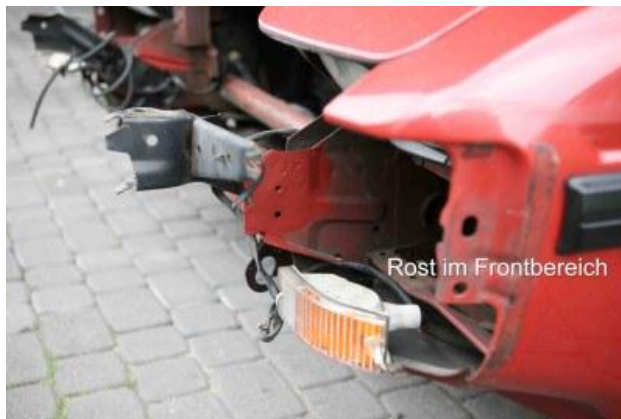
So wurde auch diese Auto-Episode quasi „auf Eis gelegt“, und über eine Empfehlung von Walter Hüttenhain, mal die Kleinanzeigen auf seiner Internetseite „www.rx-7.de“ anzuschauen, kam ich an den Kontakt zum Anbieter eines silbernen 85'er SA2, der bei geringer Laufleistung preislich in Ordnung zu sein schien. Doch irgendwie kam ich mit dem Anbieter nicht zurecht und eine Besichtigung kam nicht zustande. Nach vielen Telefonaten und E-Mails ist dieses Auto dann anderweitig verkauft worden.

Im März 2007 war es dann wieder Walter, der bemerkt hatte, dass das Auto aus Düsseldorf jetzt plötzlich nur noch 1950 Euro kosten solle und mich darauf aufmerksam machte.

Jetzt nur keine Zeit verlieren, dachte ich mir und machte das Geschäft perfekt; geprüft und zur Probe gefahren hatte ich das Auto bereits vorher bei einem zweiten, angemeldeten Termin. An einem Samstag Anfang April fuhren meine Frau und ich mit dem Zug nach Düsseldorf und holten das „neue“ Auto per eigener Achse mit rotem Kennzeichen nach Hause. Ich habe dann nur schnell eine Oldieversicherung abgeschlossen und das Auto angemeldet (incl. Wunschkennzeichen) und schon konnte ich einige Wochenenden das Fahren mit Spiel in der Lenkung und knallendem Auspuff genießen.

Doch schon im Frühsommer sollte es ernst werden: Ersatzteile bestellen (Türdichtungen, Embleme,

Kleinteile usw.), die vielen kleinen Roststellen an der Fahrertür, dem Vorderwagen und unter der „Nase“ beseitigen (entrostet, im Fall der Fahrertür schweißen und konservieren), und ab zum Lackierer!



Vorher musste ich jedoch noch mühsam den Rost an der alten Unfallreparatur beseitigen. Hier hatte man wohl, entsprechend dem Stand der Technik bei jungen Gebrauchtwagen, das hintere rechte Seitenteil herausgetrennt und ein neues eingesetzt. Die Überlappnähte waren ordnungsgemäß verzinkt worden, aber zum Ausgleich der Passmaße wurde zusätzlich mit reichlich Spachtelmasse gearbeitet, die im Laufe der Zeit eingerissen war und Wasser an der Spitze des hinteren Dreiecksfensters neben der Heckklappe eindringen ließ. Das musste zwangsläufig zu einem Rostnest unter dem Spachtel führen, das ich auch nach umfangreichen Schleifarbeiten „ausheben“ und konservieren konnte. Vorher musste noch ein Teil des „neuen“ Seitenteils ordnungsgemäß mit der Karosserie im Bereich der Heckklappendichtung verschweißt werden.



Nicht schlimm genug, dass der Wagen danach halb zerlegt acht Wochen in der Lackierhalle warten musste, bis er endlich an der Reihe war und nach langem Verhandeln aus etlichen Einzelstellen (Rostbeseitigung, Dellen, Steinschlag) eine Ganzlackierung wurde (warum hatte ich eigentlich vorher die kleinen Dellen aus den Kotflügeln und der Haube für viel Geld herausdrücken lassen?): Die Versicherung wies mich freundlich darauf hin, dass mein Youngtimer, obwohl über 20 Jahre alt, nicht als solcher versichert bleiben könne, da der Wert laut Classic-Data Kurzgutachten mit 3850 Euro niedriger sei, als die

mindestens geforderten 4000 Euro. Also habe ich zähneknirschend einen neuen Vertrag über eine „normale“ Auto-Haftpflichtversicherung abgeschlossen nicht ohne anzudrohen, dass ich wiederkommen würde mit einem neuen Gutachten nach der Lackierung und Überarbeitung. „Wieder Geld verschenkt für ein überflüssiges Gutachten“ dachte ich, aber solche Kleinigkeiten können einen wirklich autokrassen Menschen wie mich nicht aus der Ruhe bringen!

Nach der Lackierung galt es noch ein zerlegtes Rücklicht wieder zusammenzufügen, die Tür- und Heckklappendichtungen auszutauschen, die Gummileisten rundum wieder anzubringen und alle demontierten Teile, wie Türgriffe, Spiegel, Scheibenwischer, Stoßfänger und Embleme (die natürlich beim Demontieren zerbrochen sind und, sofern noch erhältlich, ersetzt werden mussten) wieder anzubringen.

Der Heckspoiler hatte sich zweier Befestigungsschrauben mittels Rost entledigt und wurde durch einen guten Gebrauchten ersetzt, der allerdings erst umfangreich entrostet und konserviert werden musste. Mehrere abgerissene Schrauben, die sich nicht demontieren ließen, waren schon vorher ausgebohrt oder anderweitig gewaltsam entfernt worden.



Und jetzt endlich ist er sozusagen fertig - noch ohne neues Gutachten und neuen Auspuff zwar, aber fahrfertig! Der Lackierer muss noch mal nacharbeiten, weil er etwas gefuscht hat, die Lenkung muss ich noch einstellen (wenn ich nur endlich die

Kontermutter am Lenkgetriebe gelöst bekäme...) und die Reifen werde ich wohl ersetzen müssen, weil sie schon etwas zu alt sind. Allerdings kommen die neuen Reifen auf die ebenfalls originalen Rotorfelgen, die ich zwischenzeitlich gekauft und aufpoliert hatte, da mir das einfacher erschien, als die jetzt noch montierten überlackierten Rotorfelgen zu entlacken und dann aufzubereiten.



Ohne den beim nächsten HU-Termin fälligen Mittelteil der Auspuffanlage (Mittelteil bedeutet hier: alles außer Endschalldämpfer und Krümmer / Reaktor) sind dann bereits ca. 2000 Euro in das Auto geflossen. Natürlich hätte man das günstiger bekommen können, aber ein wenig schön sollte es schon sein, mein Auto – auch wenn es zum Fahren (sonst hieße es ja auch Stehzeug) angeschafft wurde, d.h. auch mal im Regen bewegt werden wird. Winterbetrieb werde ich ihm natürlich nicht zumuten, im Gegenteil, eventuell eine Konservierung à la TimeMaxx oder Mike Sanders – aber immer eins nach dem anderen... .



Jedem, der eine solche, an sich primitive, „Restaurierung“ (so will ich die Arbeiten mal hier nennen, „echte“ Restaurierer mögen es mir nachsehen) in Angriff nehmen will, gebe ich den Rat, reichlich Platz, Zeit und vor allem viel Geld bereitzustellen. Facharbeiten und vor allem Originalersatzteile kosten teilweise enorme Summen! Nicht mehr lieferbare Ersatzteile (Ja, auch das gibt es! Sogar bei neueren Mazdas! Wir beschäftigen uns hier schließlich nicht mit den Autos aus Stuttgart) können schon mal eine Menge Improvisationstalent erfordern. Es schadet natürlich auch nicht, einige Fachleute im Bereich Lack, Karosserie und Ersatzteilwesen, sowie allgemein auto-erfahrene Leute zu kennen und schamlos auszufragen!

Olaf Buchholz