

# Kaufberatung

## Inhaltsverzeichnis

- [1 Allgemeine Informationen](#)
  - [1.1 Motor](#)
  - [1.2 Karosserie](#)
  - [1.3 Verarbeitung](#)
  - [1.4 Sicherheit](#)
  - [1.5 Fahrwerk](#)
  - [1.6 Ersatzteilpreise](#)
  - [1.7 Steuer und Versicherung](#)
- [2 Checkliste zum Gebrauchtkauf](#)
  - [2.1 Kaufpreis](#)
  - [2.2 bekannte Mängel](#)

## 1 Allgemeine Informationen

Wer auf der Suche nach einem waschechten Exoten ist, sollte sich unbedingt den Mazda RX-8 ansehen. Der japanische Sportwagen war lange Zeit das einzige Serienmodell mit Wankelmotor auf dem Markt. Eine weitere Besonderheit sind die vier Türen, die gegenläufig zueinander öffnen und dabei sogar ohne B-Säule auskommen.

Mazda selbst gilt als solider kleiner japanischer Autohersteller, der zwar keine High-Endprodukte herstellt, aber gerade bei Pannenstatistiken immer wieder mit vorderen Plätzen glänzt und der sich trotz großer Konkurrenz nun bereits viele Jahre auf dem internationalen Markt behaupten kann.

### 1.1 Motor

Herzstück des RX-8 ist ein Wankelmotor mit 192 oder 231 PS. Die Zweischeiben Kreiskolbenmaschine mit Namen Renesis (Kurzform für: Rotary Engine Genesis) verwöhnt mit viel Laufruhe und einem außergewöhnlichen Klang, verlangt aber zur vollen Leistungsentfaltung nach hohen Drehzahlen. Das schlägt sich natürlich in einem hohen Verbrauch nieder, der bei flotter Fahrt schon mal an der 20-Liter-Marke kratzt. Zudem ist der Öl-Vorrat ständig zu überwachen. Der Ölverbrauch liegt etwas höher als bei herkömmlichen Fahrzeugen mit Hubkolbenmotoren, jedoch nicht in völlig abgefahrenen Mengen, wie sie in so manchen Internetforen bereits genannt werden.

Abgesehen von gelegentlichen Startschwierigkeiten gilt das Triebwerk bei sachgemäßer Behandlung trotzdem als zuverlässig. Laufleistungen von über 200000 km wurden im Laufe der Jahre durchaus gemeldet. Wobei jedoch nicht verschwiegen werden sollte, dass Mazda allzu schnell ihre Werkstätten dazu gebracht hat einen kompletten Motortausch vorzunehmen, sobald ein größerer Defekt vermutet wurde. Möglicherweise lag aber gar kein kapitaler Schaden vor, sondern es hätte durch eine fachmännische Überarbeitung des Motors alles geregelt werden können.

Der Durchschnittsverbrauch der kleinen Maschine liegt etwas niedriger als beim großen, rechnen sollte man bei der 231er-Maschine mit mindestens 13 Liter auf 100 km.

Interessant in diesem Zusammenhang: Die kleine Maschine wurde mit einem 5-Gang-Getriebe ausgeliefert, hat dafür aber ein etwas höheres Drehmoment zur Verfügung. Die große Maschine besitzt ein 6-Gang-

Getriebe. In beiden Fällen lassen sich die Gänge angenehm und gezielt wechseln, sportliche Fahrer freuen sich über einen kurzen Schalthebel mit relativ kleinen Schaltwegen.

## 1.2 Karosserie

Mazda hat sich beim Design des RX-8 etwas Besonderes einfallen lassen. Obwohl der japanische Sportwagen eher wie ein zweitüriges Coupé anmutet, besitzt er vier Türen. Freestyle-Doors nennt Mazda das Konzept, bei dem die beiden gegenläufig angeschlagenen Fondtüren den Weg zur zweiten Sitzreihe freigeben, auf der zwei Passagiere Platz finden.

## 1.3 Verarbeitung

Karosserie und Innenraum machen einen soliden Eindruck. Das Interieur bietet zwar keine exklusiven Materialien, wirkt aber auch nicht billig.

An einzelnen Stellen wurde jedoch bei der Materialauswahl zuviel gespart. Zu nennen wäre hier z.B. der Unterbodenschutz bzw. gerade bei älteren Baujahren allgemein der Rostschutz, der erst in späteren Baujahren nachgebessert wurde.

## 1.4 Sicherheit

Sechs Airbags, ABS, [ESP](#) und eine Traktionskontrolle sind Serie. Trotz fehlender B-Säule bietet der RX-8 einen guten Seitenaufprallschutz.

## 1.5 Fahrwerk

Antrieb und Lenkung des Japaners sind nach guter Sportwagenmanier getrennt. Da der Motor hinter der Vorderachse sitzt, ist das Gewicht des RX-8 nahezu perfekt ausbalanciert. Die Motorkraft wird an die Hinterräder geleitet, die Radführung von Mehrlenkerkonstruktionen übernommen. Das [ESP](#) ist tolerant abgestimmt und lässt den RX-8 schnell ums Eck gehen. Komfort zählt dagegen nicht zu seiner Paradedisziplin, aber der steht wohl bei keinem sportlich ausgelegten Fahrzeug an erster Stelle. Trotzdem gilt der Federungskomfort als völlig ausreichend und nicht als extrem hart.

## 1.6 Ersatzteilpreise

Mazda-Originalteile sind relativ teuer. Hier unterscheidet sich der japanische Hersteller nicht von seinen deutschen Konkurrenten. Während jedoch bei heimischen Produkten gern auch Alternativteile auf dem Markt erscheinen und dann zu entsprechend günstigeren Konditionen erworben werden können, tut man sich da

bei Ersatzteilen für den RX-8 eher schwer.

Trotzdem gibt es Alternativen und so mancher Euro kann gespart werden, wenn man sich vor der Reparatur entsprechend informiert und nach Alternativlösungen umschaute.

## 1.7 Steuer und Versicherung

Der RX-8 wurde in Deutschland lange Zeit als Lastwagen betrachtet und seine KfZ-Steuer nach seinem Gewicht berechnet. Wer es bis dahin noch nicht wußte, erfuhr es spätestens mit seinem Steuerbescheid - oder zumindest wunderte man sich etwas.

Tatsächlich wurde vom Gesetzgeber keine besondere Einstufung für den Wankelmotor vorgesehen, zu exotisch bzw. selten sind Fahrzeuge mit dieser Motorbauart. Zum Nachteil wurde es dem Besitzer des Autos nicht, aktuell zahlt man dadurch jährlich 112,- Euro KfZ-Steuer - was bei genauerer Betrachtung nicht unbedingt vergleichbaren Fahrzeugen mit ähnlicher Leistung und Verbrauch entspricht.

Allerdings änderte sich die Einstufung für Neuzulassungen ab dem 1. Juli 2009 - die Umstellung auf Besteuerung unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes hatte natürlich auch für den RX-8 Folgen. Zulassungen, die vor dem Umstellungsdatum erfolgten sind davon auch weiterhin nicht betroffen. Bei der Neuberechnung wird für die Hubraumberechnung das doppelte Nenn-Kammervolumen herangezogen und somit eine etwas realistischere Einstufung vorgenommen. Aktuell bedeutet das in Deutschland jährlich 322,- Euro KfZ-Steuer - was z.B. auch für Importfahrzeuge relevant ist, wenn sie das erste Mal in Deutschland zugelassen werden.

In Österreich sieht die Lage bzgl. Steuer erheblich anders aus. Hier langt der Staat kräftig zu, was aktuell zu einem jährlichen Steuerbetrag von 1.260,- Euro führt - ein Betrag, den man unbedingt vor einem Kauf berücksichtigen sollte.

Bei der Versicherung halten sich die Gesellschaften angenehm zurück, von den Porscheregionen ist der RX-8 jedenfalls weit entfernt. Ein Schnäppchen ist er natürlich trotzdem nicht.

Nimmt man Verbrauch, Steuer, Versicherung und Ersatzteilkosten zusammen, so sollte sich der zukünftige RX-8 Besitzer nicht vom günstigen Anschaffungspreis täuschen lassen, die Unterhaltskosten muss man sich ebenfalls leisten können.

## 2 Checkliste zum Gebrauchtkauf

Ein immer wiederkehrendes Thema im Forum ist die Frage, worauf man beim Kauf eines gebrauchten RX-8 besonders achten sollte.

Gerade bei der Beurteilung eines Kauf-Kandidaten hätte jeder Interessent gerne eine Anleitung, die ihm mit Tips und fundierten Ratschlägen zur Seite steht.

Natürlich kann eine schriftliche Zusammenfassung hier auf unserer Seite nicht eine professionelle Einschätzung vor Ort am Fahrzeug ersetzen. Aber da es inzwischen im Internet wilde Gerüchte und unzählige Experten zum Thema RX-8 und dessen versteckten Mängeln gibt, kann unsere eigene Checkliste als guter Ausgangspunkt vor dem Kauf dienen - ohne übertriebene Ängste und Fehlinformationen. Darüber

hinaus soll sie natürlich vor allem einen Fehlkauf verhindern.

Es gibt Regeln, die man allgemein bei jedem Gebrauchtwagenkauf berücksichtigen sollte. Diese gelten natürlich ebenso für den RX-8 und werden hier nicht gesondert aufgeführt - Stichworte in diesem Zusammenhang sind z.B. Lackzustand, Bremsen, [Reifen](#), eventuelle Unfallschäden, usw.

## 2.1 Kaufpreis

Wie bei jedem anderen Fahrzeug regelt auch beim RX-8 Angebot und Nachfrage den Preis. Ein kurzer Blick in die einschlägigen Internetportale offenbart, dass sich der RX-8 nach einem ordentlichem Sturzflug mit seinen Preisen im tiefsten Keller befindet. Neben seinem Exotenstatus hat wohl vor allem der bekannt hohe Verbrauch zu diesem Einbruch geführt.

Außerdem befinden sich im Moment auch einige Exemplare auf dem Markt, die mehr oder weniger starke Mängel aufweisen. Das Angebot scheint also zur Zeit größer als die Nachfrage zu sein.

Je nach Alter, km-Stand, allgemeinen Zustand und [Ausstattung](#) ergibt sich demnach eine Preisspanne zwischen 3500 bis 14000 Euro. Natürlich gibt es auch hierbei Ausreißer in beide Richtungen, die meistens bei näherer Betrachtung dann erklärbar sind.

Für gut erhaltene Exemplare, mit möglichst niedrigem km-Stand und Baujahr ab 2006 kann man mit 8000 bis 10000 Euro rechnen. Wer günstiger zuschlägt muss nicht zwangsläufig auch Probleme mitkaufen, aber geht wie bei jedem anderen Fahrzeug eben ein etwas höheres Risiko ein.

## 2.2 bekannte Mängel

- Ein untrügliches Zeichen für einen Mangel ist ein zu großer Zeitraum, welchen das Auto zum Anlassen benötigt. Vergehen mehrere Sekunden (mehr als 2 bis 3), so deuten sich Schwierigkeiten mit der [Zündanlage](#) oder gar den Dichtleisten an. Mangelnde Kompression ist dabei das Stichwort. In den ersten Baujahren wurde noch ein schwächerer [Anlasser](#) verbaut, so dass die Problematik zusätzlich verstärkt wird. Ist der Motor bereits warm, tritt das Problem der fehlenden Kompression sogar deutlicher zu Tage, er springt dann also noch schlechter an.  
Wenn hingegen nach langer Standzeit die [Batterie](#) nicht mehr genug Kraft hat, lässt sich die Geschichte einfach lösen (Batterietausch oder zumindest ordentlich laden). Trotzdem sollte man sich vom Anbieter nicht täuschen lassen; ein RX-8, der über 8 Sekunden zum Anspringen benötigt, hat ein Problem, das vor dem Kauf gelöst werden muss.  
Der Einbau eines stärkeren [Anlassers](#) kann dabei zwar das Anlassproblem für einige Zeit scheinbar beheben, jedoch bleibt sehr wahrscheinlich die eigentliche Ursache unbehandelt und sorgt zu einem späteren Zeitpunkt dann wieder für die gleichen Schwierigkeiten.
- Wenn die Gelegenheit besteht sollte bei einer Probefahrt die Höchstgeschwindigkeit getestet werden; das Fahrzeug sollte zumindest den von Mazda angegebenen Wert erreichen, im Normalfall sogar überschreiten. Bei der großen Maschine wären das 235 km/h, bei der kleinen 223 km/h. Tut es das nicht, könnten wiederum Probleme an der [Zündanlage](#) oder dem [Katalysator](#) die Ursache sein.  
Gerade der [Katalysator](#) gilt beim RX-8 als ein Bauteil, welches scheinbar leicht anfällig für Defekte ist. Dabei tut man ihm Unrecht, denn die eigentlichen Ursachen für den Defekt liegen meistens weiter vorne. [Zündkerzen](#) und [Zündspulen](#) sind hierbei zu nennen; kommt es wiederholt zu Fehlzündungen führt das auf Dauer zu Schäden im [Katalysator](#). Das Ganze ist jedoch ein schleichender Prozess, der sich erst allmählich bemerkbar macht und meistens vom Besitzer zunächst kaum wahrgenommen werden kann.

Wurde der [Katalysator](#) bereits in der Vergangenheit getauscht, sollte unbedingt nachgefragt werden, ob auch die [Zündanlage](#) entsprechend untersucht und gegebenenfalls erneuert wurde.

Ein verdächtiges Zeichen für ein Problem mit dem [Katalysator](#) ist in diesem Zusammenhang auch eine Weißfärbung der Abgasendrohre - dann scheint sich der [Katalysator](#) bereits in seine Bestandteile aufzulösen.

- Die Baujahre vor 2006 hatten noch Probleme mit Rost. Bekannte Stellen waren rund um die 3. Bremsleuchte, Heckklappe, Türkanten, Einstiegsleisten und in den hinteren Radläufen. Auch in späteren Baujahren kann dieses Problem noch auftreten, jedoch sind hier bei weitem weniger Fälle bekannt.

Wurde das Auto auch im Winter gefahren, lohnt auf jeden Fall auch der Blick unter das Fahrzeug. Mazda hat bei der Herstellung relativ sparsam Gebrauch vom Unterbodenschutz gemacht. Das könnte entsprechende Spuren nach sich ziehen.

- Gelegentlich kommt es vor, dass sich Wasser in den Leuchten sammelt. Vor allem bei den Rücklichtern trat das Problem hartnäckig auf und konnte von Mazda nie ganz beseitigt werden. Zumindest stellt es einen Schönheitsfehler dar und sollte beim Kaufpreis berücksichtigt werden, falls bei einem Kandidaten das Problem vorliegt.
- Bei einigen älteren Fahrzeugen [kam](#) es wiederholt zu Problemen mit der Kühlwasser-Warnanzeige (auch genannt [Akropolis](#)). Den eigentlichen Zweck erfüllte die Anzeige dabei nicht, denn leider lag meistens ein Defekt bzw. Fehlverhalten des zuständigen Sensors vor, so dass die Anzeige fälschlicherweise einen Defekt meldete. Sollte also bei einer Probefahrt die Anzeige aufleuchten, könnte auch "nur" der Sensor dafür verantwortlich sein. Mancher Besitzer hat auf das Problem reagiert, indem er die Anzeige deaktiviert hat (Stecker gezogen) - was natürlich nicht im Sinne des Erfinders liegt. Korrekt wäre der Austausch des Sensors bzw. des Kühlmittelbehälters inkl. Schwimmer und Sensor.

-----  
DIESER BEITRAG WIRD WEITER ÜBERARBEITET UND AUSGEBAUT