De eigenaar

Naam Kor Groeneweg, 56 jaar, Alkmaar.

Beroep Buschauffeur

Toekomstplannen Mijn zoon rijdt sinds kort in de auto's maar heeft het virus nog niet helemaal te pakken. Daar moet ik dus nog even aan werken...

Weetjes Toen in november 1972 de tweede serie Mazda Luce op de markt kwam werd voor de buitenlandse markt de naam veranderd in RX-4 voor de wankel versie, en in april 1973 kreeg de vier – in – lijn de aanduiding 929. Deze naamsverandering is doorgevoerd omdat deze export versies eerder werden vernoemd naar de motorinhoud, bijvoorbeeld Mazda 1800 of Mazda 1500. Maar toen er verschillende types met dezelfde motor kwamen ontstond er verwarring. De sedan werd in twee uitvoeringen gemaakt, verder waren er een stationwagen en deze coupe leverbaar.

Mazda 929 Coupé

bouwjaar 1975

nieuwprijs n.b.

gemaakt van/tot ????

geschatte waarde € 12.500,--

topsnelheid 165 km/h

Acceler. 0-100 km/h n.b.

gem. verbruik n.b.

motor vier-in-lijn, 1769 cm3

max.vermogen 83 pk

max. koppel 137 Nm

transmissie handgeschakeld, viertraps, achterwielaandrijving

massa leeg 1055 kg

Kor Groeneweg is gek op Mazda en heeft er dan ook tientallen gehad. Hier het verhaal van zijn mooiste auto.

Van vader op zoon.

De liefde voor het merk is ontstaan door mijn vader, hoewel hij eigenlijk meer een Ford-man was. Hij reed voor zijn werk door heel Nederland en kocht elke twee jaar een nieuwe Taunus. Totdat hij door de dealer slecht behandeld werd. Hij is toen via een Opel Kadett bij een Mazda 1300 uitgekomen. Een auto die eigenlijk te klein was, maar hij heeft toch altijd gezegd dat het de beste en fijnst rijdende auto was die hij ooit heeft gehad. Ik ben als jongen mee geweest om die auto op te halen en heb hem heel wat gewassen en gepoetst.

Toen ik mijn rijbewijs had gehaald (in een Mazda…) ging ik op zoek naar een auto. Mijn broer werkte in een plaatwerkerij en daar kwam soms een auto binnen die opgeknapt werd voor de handel. Ik gaf hem een lijstje met auto’s ik wel zou willen hebben, dan kon hij daarnaar uitkijken. De Mazda 818 stond erop, maar ook een Ford Capri en een Mitsubishi Celeste. En toen er een 818 sedan binnen kwam met lichte schade heb ik die direct gekocht. Achteraf bleek de auto van een rijschool geweest te zijn, dus dat was niet zo’n succes. Maar ik had het virus te pakken en heb deze toen ingeruild op een nieuwe 818 Coupé. In die Mazda heb ik jarenlang gereden en het mooie is: hij is nu van mijn zoon. Deze jaren zeventig 929 Coupé lag toen ver boven mijn budget, maar wat vond ik het een fantastisch model. Door die puntige neus is de eerste serie wat agressiever qua uitstraling, er komt echt iets aanrijden met al dat chroom in het front. De tweede serie was te gelikt, met een rechte, meer van plastic gemaakte grille. Het eerste model is maar twee jaar leverbaar geweest, weinig verkocht en er zijn er ook niet veel over. Toch besloot ik er begin jaren negentig een te gaan zoeken.

Ik was net een Mazda Club begonnen en ging bij een dealer in Hilversum langs om een onderdeel te zoeken voor een clublid. Het gezochte onderdeel was er niet, maar hij had nog wel een tip: hij had een auto verkocht, maar de aangeboden inruiler zag hij niet zitten. Het bleek om een Mazda 929 Coupé te gaan. De eerste eigenaar heeft er zeventien jaar in gereden. Het was een gepensioneerde belastingambtenaar die zich had voorgenomen na zijn pensioen één keer een luxe nieuwe auto te kopen en daarin te blijven rijden tot het niet meer kon. De eigenaar was iets eerder op dat punt dan de auto, maar dat scheelde weinig; de Mazda was matig toen ik ‘m kocht. De vraagprijs was 1500 gulden en ik wilde hem dolgraag hebben, dus ik heb niet afgedongen en direct betaald. Onderweg naar het postkantoor om het kenteken over te schrijven vroeg hij waarom ik niets aan de prijs had willen doen. Ik vertelde hem eerlijk dat ik gewoon heel erg blij was met de auto. En een redelijk exemplaar was ook toen al lastig te vinden. Hij zat in zijn laatste dagen ap,k dus ik heb mijn aanwinst naar huis gereden en in de stalling gezet.

Het is net een stuk meccano, met een set steeksleutels haalde ik hem helemaal uit elkaar. Plaatwerk, lassen en spuiten doe ik niet, maar het in elkaar zetten en afmonteren heb ik zelf gedaan. Ik ben een pietje-precies en ga door tot het voor de volle 100 procent perfect zit. Het maakt me niet uit hoe lang het duurt. Steeds meer mensen wisten dat ik met een 929 bezig was, en ik kreeg ook donorauto’s aangeboden. Op een gegeven moment had ik er hier vier voor de deur staan. Soms kocht ik ze blind, telefonisch. Een van die auto’s kocht ik voor het interieur, volgens zeggen was het perfect. Hij kostte 250 gulden. Dat originele interieur bleek mooier dan mijn eigen interieur dat ik net voor 1250 gulden had laten opknappen... En dát zit dus nu in deze auto!

Na de restauratie heb ik er een paar jaar in gereden en onlangs is de auto na een periode van stilstaan weer tot leven gewekt. Nu worden er plezierritten mee gemaakt, vooral naar clubdagen en shows. Het was de top van de Mazda-lijn in die tijd: een luxe, complete auto. Er konden nauwelijks opties op. En het rijdt verschrikkelijk goed: comfortabel en met een goede wegligging. Echt genieten.