

## Presseinformation

### Mazda auf der North American International Auto Show 2006 - Kurzfassung

# Mazda in Detroit: Sportlicher SUV und ein Energiebündel namens KABURA

- Neuer Mazda CX-7 feiert Weltpremiere auf der NAIAS
- US-Start im Frühjahr, Daten der Europa-Version folgen Ende 2006
- Sportcoupé-Studie mit Heckantrieb und 3+1-Sitzlayout

Detroit, 8. Januar 2006: Der neue Mazda CX-7 ist die größte Attraktion auf dem Mazda Stand der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit (8. - 22. Januar 2006). Der vor genau einem Jahr an gleicher Stelle als Studie „MX-Crossport“ gezeigte SUV wird diesmal in seiner Serienversion präsentiert und geht in Nordamerika schon zum Frühjahr in den Verkauf. Die Spezifikationen der Europa-Version wird Mazda Ende 2006 veröffentlichen. Mit dem neuen CX-7 betritt Mazda nicht nur ein für die Marke neues Segment, sondern interpretiert auf erfrischend neue Weise das reizvolle Thema Sport Utility Vehicle (SUV). Für Jim O’Sullivan, Präsident und CEO von Mazda North America, „verkörpert der CX-7 alles, was einen Mazda SUV ausmachen sollte: Kraft, tolles Design, hochwertige Verarbeitung und vor allem viel Freude im täglichen Umgang.“

### **Designinflüsse der Studie MX-Crossport und des RX-8**

Der fließend gestylte Fünfsitzer verbindet die sportlichen Anlagen eines Mazda RX-8 mit den praktischen Werten eines SUV. Im Design orientiert sich das Crossover-Modell an der Studie MX-Crossport, zugleich übernimmt es aber auch viele Elemente des Wankelsportwagens RX-8.

Die Zugehörigkeit zur Mazda Modellfamilie verdeutlichen der untere „Fünfpunkt“-Kühlergrill, prominent ausgestellte vordere Kotflügel und die weit nach vorn gezogenen A-Säulen. 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und knappe Überhänge unterstreichen den fahraktiven Anspruch.

Das Kombi-Instrument mit drei Anzeigen erinnert an den RX-8; der sportwagenmäßig hoch liegende Schaltknüppel und eng anliegende Schalensitze sprechen engagierte Fahrertypen an. Auf der im Verhältnis 60:40 getrennt umklappbaren Rückbank finden drei Erwachsene bequem Platz; im umgelegten Zustand wächst das Ladeabteil auf 1.660 Liter (US-Messmethode) an.

#### **Vierzylinder-Direkteinspritzer mit Turboaufladung aus dem Mazda6 MPS**

Angetrieben wird der Mazda CX-7 vom aus dem Mazda6 MPS bekannten 2,3-Liter-Vierzylinder mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung und Benzin-Direkteinspritzung. In der US-Version leistet das Triebwerk 244 PS bei 5.000/min; das maximale Drehmoment von umgerechnet 350 Nm ist schon bei 2.500 Umdrehungen abrufbereit. Dank der sportlich abgestimmten Sechsstufen-Automatik und einer flachen Drehmomentkurve ist spontane Leistungsentfaltung garantiert.

Die robuste, selbsttragende Karosserie, vordere und hintere Einzelradaufhängungen sowie rundum innenbelüftete Scheibenbremsen unterstützen sportliches Engagement. Amerikanische Kunden haben die Wahl zwischen einer 4x2- und einer 4x4-Ausführung. Beim Allradantrieb setzt Mazda auf das ebenfalls im Mazda6 MPS eingeführte „Active Torque Split“-System. Je nach Fahrbahnzustand und Fahrsituation leitet es bis zu 50 Prozent der Antriebskraft an die Hinterräder.

#### **Coupéstudie KABURA: Der Pfeil auf Rädern**

Zweites Mazda-Highlight in der Detroiter Cobo Hall ist die Studie KABURA. Das Sportcoupé entstand im kalifornischen Design-Studio des Unternehmens und stellt dank Heckantrieb und kompakten Abmessungen eine Menge Fahrspaß in Aussicht. Der Name KABURA geht auf den Begriff des „Kabura-ya“ zurück. Darunter verstanden die

Japaner in früheren Zeiten einen Pfeil, der nach dem Abschießen ein weithin hörbares Geräusch erzeugte und das Signal zur Eröffnung einer Schlacht gab.

Das Detroitter Konzeptfahrzeug verblüfft mit auffälligen Details wie den L-förmigen Scheinwerfern und Rückleuchten, den wie bei einem Hot Rod ausgestellten vorderen Kotflügeln und der im Mittelteil gläsernen Motorhaube, durch die der rot lackierte Zylinderkopfdeckel schimmert. Dazu kommen wegweisende Lösungen für den Innenraum eines Kompakt-Coupés. So wählte das Team um den neuen Mazda-Nordamerika-Designchef Franz von Holzhausen ein 3+1-Sitzlayout, bei dem der Beifahrersitz im Vergleich zum Fahrersitz um 15 Zentimeter nach vorne rückte. Als Folge erhält der dahinter sitzende Passagier nahezu gleich viel Beinfreiheit wie sein Vordermann. Der Platz hinter dem Fahrer dient dagegen nur als Notsitz - Grund hierfür ist das durch Umfragen gestützte Wissen, dass die meisten Kunden ihn nur äußerst selten und wenn dann nur auf Kurzstrecken nutzen.

Um zugleich den Einstieg nach rechts hinten so angenehm wie möglich zu gestalten, erhielt der KABURA in diesem Bereich eine zweite Tür. Anders als beim Freestyle-System des Mazda RX-8 fährt sie im Stil einer Schiebetür nach hinten weg, um danach sauber in einer eigens geschaffenen Aussparung im hinteren Kotflügel zu verschwinden.

### **Die technische Basis spendet der Mazda MX-5**

Der Mazda KABURA basiert auf einer leicht abgewandelten MX-5-Plattform und wird vom bekannten 2,0-Liter-Triebwerk der MZR-Baureihe angetrieben. Mit einer Länge von rund vier Metern reiht er sich zwischen dem MX-5 und dem Wankelsportwagen RX-8 ein. „Zwar gibt es momentan keine Pläne für eine Serienfertigung, doch könnten einige der hier vorgestellten Lösungen in künftigen Kompaktcoupés der Marke Mazda durchaus wieder auftauchen“, stellt Chefdesigner von Holzhausen in Aussicht.

Januar 2006