

Presseinformation

Mazda Neuheiten auf der NAIAS in Detroit

Mazda CX-7: Stilvoller SUV mit der Seele eines Sportwagens

- 244 PS-starker Fünfsitzer feiert Weltpremiere in Detroit
- US-Start im Frühjahr, Daten der Europa-Version folgen Ende 2006
- Studie KABURA: Kompaktes Sportcoupé mit Heckantrieb

Leverkusen, 13. Dezember 2005: 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 des CX-7 wird Mazda Ende 2006 veröffentlichen. Zweites Mazda-Highlight ist die Studie KABURA. Das Sportcoupe entstand im kalifornischen Design-Studio des Unternehmens in Irvine und stellt dank Heckantrieb und kompakten Abmessungen eine Menge Fahrspaß in Aussicht. Das Mazda Aufgebot in der Detroiter Cobo Hall kompletieren eine Hybrid-Version des Tribute und das Konzeptfahrzeug Mazda5 Hydrogen RE Hybrid. Dessen RENESIS-Kreiskolbenmotor ist sowohl auf den Betrieb mit Wasserstoff als auch Benzin ausgelegt und wird bei Bedarf durch einen Elektromotor unterstützt.

Mit dem neuen Mazda CX-7 - der kurz zuvor auch auf der Los Angeles Auto Show (Pressetage 4./5. Januar) zu sehen sein wird - 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.“

Designeinflüsse der Studie MX-Crossport und des RX-8

Der betont fließend gestylte Fünfsitzer verbindet die sportlichen Anlagen eines Mazda RX-8 mit den praktischen Werten eines SUV. Im Design orientiert sich das Crossover-Modell sowohl an der Studie MX-Crossport von 2005 als auch am Concept Car „RX-01“ von 1995; 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 kurze Überhänge unterstreichen den fahraktiven Anspruch.

Auch das Interieur scheint zum Hineinspringen und Losfahren regelrecht zu animieren. Das Kombi-Instrument mit drei Anzeigen wie im RX-8, der sportwagenmäßig hoch liegende Schaltknüppel und eng anliegende Schalensitze sprechen engagierte Fahrertypen an. Die Armaturentafel ist als zweistöckige Konstruktion ausgeführt: Unter einer kleinen Hutze sitzen die Anzeigeeinstrumente, gleich darüber überzieht ein zweites „Dach“ den gesamten übrigen Instrumententräger. Auf der im Verhältnis 60:40 getrennt umklappbaren Rückbank finden drei Erwachsene bequem Platz; im umgelegten Zustand wächst das Ladeabteil auf bis zu 1.660 Liter (US-Messmethode) an. Der bei aufgestellten Sitzen fast ein Meter lange Ladeboden bietet mehr Stauraum als manch größeres Konkurrenzfabrikat.

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. Schließlich stehen bis zum Erreichen der Nennleistung bis zu 99 Prozent des Drehmomentmaximums bereit.

Die robuste, selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängungen rundum, innenbelüftete Scheibenbremsen sowie ABS, DSC (dynamische Stabilitätskontrolle) und TCS (elektronische Traktionskontrolle) unterstützen die sportlichen Ambitionen des CX-7. Amerikanische Kunden haben die Wahl zwischen einer 4x2- und einer 4x4-Ausführung. Beim Allradantrieb setzt Mazda auf das ebenfalls bereits im Mazda6 MPS eingeführte „Active Torque Split“-System. Je nach Fahrbahnzustand und Fahrsituation leitet es variabel bis zu 50 Prozent der Antriebskraft an die Hinterräder.

Coupéstudie KABURA: Der Pfeil auf Rädern

Der Name der Studie KABURA hat seinen Ursprung im Begriff des „Kabura-ya“. 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. Analog dazu untermauert auch dieser Pfeil auf Rädern den Anspruch Mazdas, mit einzigartigen und aufregenden Fahrzeugen eine weltweite Kundschaft in den Bann zu ziehen.

Der KABURA ist die dritte neue Mazda-Studie binnen fünf Monaten: Nach dem vom europäischen Designcenter in Oberursel (Taunus) geformten SASSOU und dem Mazda SENKU (ein Werk des Studios in Yokohama bei Tokio) demonstriert der KABURA die Einflüsse des kalifornischen Teams auf das weltweite Mazda Design. Das Detroit-Konzeptfahrzeug bietet neben seinem extrem sportlichen Exterieur eine Reihe praktischer Lösungen im Innenraum. Zielgruppe sind automobiler Erstkunden mit Lust am zügigen Fahren. Für Mazda verkörpert der KABURA daher auch die höchste Ausprägung des Zoom-Zoom-Gedankens.

Nähere Einzelheiten zu beiden Neuheiten und zur Marktsituation in Nordamerika gibt Mazda auf einer für den 8. Januar 2006 (17:25 Uhr - 17:50 Uhr Ortszeit) in Detroit anberaumten Pressekonferenz bekannt.

Auskunft erteilt:
Jochen Münzinger
Direktor Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 0 21 73/9 43-2 20
E-mail: jmuenzinger@mazda.de