

Fahrbericht Unterwegs mit dem Mazda CX-7

Lieber Kurven als Schlammflöcher

Wenn es unbedingt ein SUV sein muss, dabei aber mehr das coole Aussehen als die Geländetauglichkeit im Mittelpunkt steht, dann führt kaum ein Weg am Mazda CX-7 vorbei.

Max Hugelshofer

Eine Kreuzung zwischen einem Sportwagen und einem Sports Utility Vehicle (SUV) soll der Mazda CX-7 sein. So will jedenfalls die Presseabteilung der japanischen Marke das Auto verstanden wissen. Darüber lässt sich diskutieren. Klar ist aber, dass der CX-7 ein sehr ungewöhnliches Fahrzeug ist. Aus Distanz wirkt er für einen Allradler sehr elegant, nicht so klobig und weniger aggressiv als viele seiner SUV-Mitbewerber. Steht man aber direkt vor dem Auto, dann fühlt man sich wie ein Zwerg in einer Riesenwelt. Der Mazda könnte von den Proportionen her ein normaler Kombi sein, ist aber in jeder Dimension eine Nummer grösser.

Steigt man ein, oder besser gesagt auf, stimmt der Massstab wieder. Zwar wird sich im CX-7 kaum jemand über Platzmangel oder beengtes Sitzen be-



Der Mazda CX-7 ist bedeutend grösser, als er auf den ersten Blick scheint. (max)

schweren, eine Limousine oder gar ein Van bietet aber mindestens genauso viel Platz. Beim Kofferraumvolumen muss der Koloss sogar vor manchem Mittelklassekombi kapitulieren. Immerhin lassen sich die Rücksitzlehnen mit einem Finger vom Kofferraum aus umklappen und es entsteht eine ebene Ladefläche.

260 PS aus vier Zylindern

Startet man den CX-7 mit dem cleveren schlüssellosen System, das mit Drehschalter funktioniert und ohne Startknopf auskommt, wird einem bald klar, warum der Begriff Sportwagen in das Vokabular der Presseabteilung gekommen ist. Der 2,3-Liter-Vierzylinder meldet sich unüberhörbar zu Wort. Kein Wunder, kommt das 260 PS starke Turbotriebwerk doch auch in den sportlichen MPS-Versionen von Mazda 3 und Mazda 6 zum Einsatz.

Es ist eindrücklich, wie unbeschwert dieser Motor das immerhin 1,7 Tonnen schwere Auto beschleunigt. Bis zur

Marke von 2500 Umdrehungen pro Minute passiert noch relativ wenig, und ungeübte Fahrer würgen beim Anfahren schon mal den Motor ab. Doch dann setzt ein Turbo-Schub ein, der die Nackenmuskeln fordert. Dank Allradantrieb bringt der Sport-SUV dabei die Leistung immer ohne Verluste auf die Strasse. Die Fahrwerksabstimmung ist sportlich. Nicht unangenehm hart, aber doch ziemlich straff. In Verbindung mit der direkten Lenkung und dem präzisen Sechsgang-Getriebe verleiht sie dem schweren Wagen erstaunliche Kurvenqualitäten. Vorsicht ist allerdings beim Gaswegnehmen in schnellen Kurven geboten. Nimmt man den rechten Fuss etwas plötzlich vom Gas, drängt das Heck ziemlich frech nach aussen, bevor es vom ESP eingefangen wird.

Vergleichsweise durstig

Die sportlichen Fähigkeiten des CX-7 provozieren natürlich einen entsprechenden Fahrstil, und so werden die

versprochenen 10,2 Liter auf 100 Kilometer wohl kaum je erreicht werden. Beim «Glattaler»-Test genehmigte sich der Mazda 12,0 Liter. Das drückt dem CX-7 im Vergleich mit einem Kombi oder einem Minivan den Stempel eines Säufers auf. Wenn es aber unbedingt ein SUV sein muss, dann ist der CX-7 für die Umwelt immerhin ein bisschen weniger schlecht als viele seiner Konkurrenten, die auf Sechszylinder-Motoren zurückgreifen müssen, um ähnliche Leistungswerte zu erreichen. Abseits der befestigten Strassen kann der CX-7 nicht mehr und nicht weniger als andere Soft-Offroader.

Für den Mazda spricht neben dem individuellen Erscheinungsbild sein Preis. Für 48 100 Franken bekommt man ein beinahe komplett ausgestattetes Auto. Für knapp 52 000 Franken sind sogar Schiebedach und ein Nachrüst-Navi dabei, das genauso gut funktioniert wie fest eingebaute Geräte, sich bei Dunkelheit aber in der Frontscheibe spiegelt.

Technik

Mazda CX-7 2.3T Sport

Treibstoff: Benzin
Hubraum: 2261 cm³
Leistung 260 PS
Drehmoment: 380 Nm
Getriebe: Sechsgang manuell
Gewicht: 1695 kg
Normverbrauch: 10,2 l/100 km
Testverbrauch: 12,0 l/100 km
VCS-Umweltpunkte: 30,2
Testdistanz: 221 Kilometer
Reichweite: 676 Kilometer
Abgasnorm: Euro 4
NCAP-Sterne: nicht getestet
Laderaumvolumen: 455 bis 1348 Liter
Grundpreis: 48 100 Franken
Testwagenpreis: 51 657 Franken
Garantieleistungen: 3 Jahre oder 100 000 Kilometer

Hyundai

Zweites Werk in China

Am 8. April hat die Hyundai Motor Company das zweite Produktionswerk in China eröffnet. Gebaut wird dort ein Modell speziell für China.

Mit dem Bau eines brandneuen Werkes schafft der südkoreanische Autobauer die Kapazitäten, um das ambitionierte Ziel von 65 Prozent Absatzsteigerung in China zu erreichen. Geplant ist diese Zunahme der verkauften Autos bereits in diesem Jahr. Das neue Werk erforderte Investitionen von 790 Millionen Dollar und wurde innerhalb von 24 Monaten erstellt.

Joint-Venture eingegangen

Da ausländische Firmen in China ohne lokalen Partner keine Autos produzieren dürfen, ist Besitzer und Betreiber des Produktionswerkes die Beijing Hyundai Motor Co. (BHMC), die wiederum aus einem Joint-Venture von Hyundai Motor Co. und Beijing Automotive Industry Holding Co. entstanden ist.

Gebaut wird in erster Linie das Modell Yuedong, das einer spezifisch auf die chinesischen Bedürfnisse angepassten Version des Hyundai Elantra gleichkommt. (pd/hrk)

Aktionen Ford feiert Geburtstag mit attraktiven Sondermodellen

Preisvorteile bis zu 4000 Franken

Die beliebten Familienvans Ford Fusion, C-Max, S-Max und Galaxy stehen ab sofort mit Preisvorteilen bis 4000 Franken im Ford-Angebot.

Die Aktion ist auf eine begrenzte Anzahl Fahrzeuge limitiert und dauert bis Ende Mai 2008. Die Familienvans von Ford durchlaufen anspruchsvolle Crashtests wie Euro NCAP durchwegs mit Bestnoten. Das bedeutet fünf Sterne für C-Max, S-Max und Galaxy, womit sie zu den sichersten Fahrzeugen ihrer jeweiligen Klasse zählen. Beim Ford S-Max kommen noch nationale und internationale Auszeichnungen hinsichtlich Beliebtheit und Optik hinzu.

Van-Wochen bei Ford

Trotz all dieser Lorbeeren waren Ford-Familienvans noch nie so attraktiv wie heute. Verantwortlich dafür ist die Aktion «Van-Wochen». Sie macht es möglich, dass der Einstieg ins Familienvan-Segment, das sich aktuell noch stärker an qualitäts- und preisbewusste Familien richtet als sonst, schon bei 20 490 Franken beginnt.

Für diesen Betrag gibts das Modell Ford Fusion Fun 1.6i mit 100 PS-Motor und attraktivem Ausstattungspaket. Es



Auch der Ford C-Max ist in diesem Geburtstagsangebot enthalten. (zvg)

beinhaltet unter anderem die Nebelscheinwerfer, eine heizbare Frontscheibe sowie elektrisch verstell- und beheizbare Aussenspiegel.

Reichhaltige Extras

Der C-Max Fun ist bereits ab 23 990 (1.6i mit 100 PS) respektive 25 990 Franken (1.8i mit 125 PS) erhältlich. Beide Modelle verfügen über Klimaanlage, Bordcomputer und elektrische Fensterheber. Das S-Max-Modell Ambiente Fun 2.0i mit 145 PS ist mit flexiblem Sitzsystem mit 7 Sitzen, Klimaanlage und Bordcomputer sowie elektrischen Fensterhebern für 33 990 Franken erhältlich. Den S-Max Carving Fun

2.0i mit zusätzlich 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, heizbarer Frontscheibe, Parkdistanzsensoren, Tempomat und ausserdem Metallic-Lackierung gibts bereits ab 39 990 Franken.

Etliche Sonderserien

Der Schweizer Ford-Importeur ist in diesem Jahr 50 Jahre jung, weshalb es noch etwas Zusätzliches gibt. Neben den speziellen Fifty-Jubiläums-Modellen, wo attraktive Ausstattungspakete gratis abgegeben werden oder der Kunde von einem besonderen Jubiläumspreis profitiert, offeriert Ford das ganze Jahr limitierte Sonderserien mit speziell attraktiven Modellen. (pd/hrk)

Volvo

Kooperation für Hybrid-Autos

Volvo startet in Schweden eine weitreichende Kooperation zur Entwicklung neuer Technologien für elektrisch betriebene Hybrid-Fahrzeuge.

Am Forschungsprojekt beteiligen sich neben der Volvo Car Corporation der Energieversorger Vattenfall, Saab Automobile, der Batterie- und Brennstoffzellen-Hersteller ETC sowie die schwedische Regierung.

Ziel der schwedischen Gemeinschaftsaktion ist die Entwicklung führender Technologien für Elektro-Hybrid-Fahrzeuge. Volvo wird in den nächsten fünf Jahren mehr als 1 Milliarde Euro in zukunftsweisende Mobilitäts-Technologien investieren. (pd/hrk)

VW

Nächste Generation des Fox aus Europa

Die nächste Generation des Kleinwagens VW Fox könnte auch in Europa produziert werden. Bislang wird das Einstiegsmodell der Volkswagen-Marke nur in Brasilien gefertigt; wegen der starken brasilianischen Währung lohnt sich der Import nach Europa jedoch kaum mehr.

Da der Fox auf dem Kleinwagen Polo basiert, sind laut «Auto Motor und Sport» die Werke in Bratislava in der Slowakei und Pamplona in Spanien im Gespräch. Der Zeitpunkt des Marktstarts ist noch ungewiss. 2010 soll es zunächst eine Modellpflege für den Dreitürer geben. (pd/hrk)

Einsprachenflut wegen höherer LSVA

Bern. Die Oberzolldirektion (OZD) des Bundes wird derzeit mit Einsprachen gegen die Erhöhung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingedeckt.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) erachtet die LSVA-Erhöhung als rechtswidrig und hat deshalb allen Transportunternehmern empfohlen, den Rechtsweg zu beschreiten. Die Astag wird drei Pilotprozesse – wenn nötig bis vor Bundesgericht – führen. (hrk)

GM

Motorenwerk in Brasilien geplant

Den Bau einer neuen Produktionsstätte in Brasilien plant der Automobilhersteller GM. Als Standort für das neue Motoren- und Komponentenwerk wurde Joinville City gewählt. Es soll im vierten Quartal kommenden Jahres eingeweiht werden und rund 500 Arbeitsplätze bieten. Weitere 1300 Stellen sollen indirekt durch die neue Produktionsstätte entstehen. Die Investitionen für den Bau des Werkes belaufen sich auf 200 Millionen Dollar. (pd/hrk)

Opel

Astra TwinTop als Sondermodell

Der elegante Opel Astra TwinTop ist ab sofort als Sondermodell «Linea Rosa» zum Preis ab 43 900 Franken erhältlich. Ein besonderer Blickfang sind die serienmässigen roten Ledersportsitze mit Rippen und Seitennaht. Die dynamische Erscheinung des Cabriolet-Coupés korrespondiert optimal mit seinem leistungsstarken 1.6-l-Turbo-Motor mit einer Leistung von 180 PS. (pd/hrk)