

Wie geht es eigentlich Mazda?

Felix Gebhart leitet seit vier Jahren den Vertrieb von Mazda in Deutschland. Im Rahmen der Fahrvorstellung des CX-30 sprachen wir mit dem 45-jährigen in der Zentrale in Leverkusen.



Fotos: Harald Dawo

In ruhiger Manier erklärt Felix Gebhart die Alleinstellungsmerkmale der Japaner.

Herr Gebhart, wir fahren heute den modernisierten CX-30. Auf den ersten Blick hat sich nichts getan.

Felix Gebhart: Wir haben einen neuen Einstiegsmotor, genannt e-Skyactiv G 140. Der hat jedoch mit seinen 2,5 Litern Hubraum ein echtes Alleinstellungsmerkmal bei den Kompaktfahrzeugen, das man beim Fahren positiv wahrnimmt.

Ein 2,5-Liter-Benziner als Einstieg ist ungewöhnlich. Warum macht Mazda das?

F. Gebhart: In der 140-PS-Klasse sind 1,0- bis 1,5-Liter-Turbomotoren üblich. Aus unserer Sicht ist das aber nicht ideal. Wir nennen unseren Ansatz Rightsizing. Eine ab Leerlaufdrehzahl fällige Drehmomentkurve und der gleichmäßige Drehmomentverlauf unseres Motors sind deutlich angenehmer als Drehmomentspitzen. Man merkt das sofort beim Fahren und es wirkt entspannend.

Früher hieß es: großer Hubraum = hoher Verbrauch. Und heute?

F. Gebhart: Bei den WLTP-Werten waren wir bereits sehr sparsam und fahren vorne mit. Der neue 2,5 Liter überzeugt mit niedrigen Realverbrauchswerten, realisiert durch das Rightsizing und der Zylinderabschaltung sowie des 24-Volt-Systems.

Ein Diesel wäre noch sparsamer.

F. Gebhart: Beim CX-30 war der Dieselanteil stets niedrig. Das liegt auch am starken Privatkundenanteil, der beim CX-30 etwa 75 Prozent ausmacht. Daher bieten wir ausschließlich zwei Benziner, mit 140 PS, also den neuen, und den bisherigen 2,0-Liter e-Skyactiv X mit 186 PS und Kompressionszündung an. Letzterer vereint die Effizienz eines Dieselmotors mit der Drehfreude eines Benziners. Erstklassige Dieselaggregate haben wir beim CX-60 und unserem neuen Topmodell, dem CX-80.

Optisch unterscheidet sich der CX-80 vom CX-60 kaum. Warum ist der „Große“ dennoch wichtig?

F. Gebhart: Der Mazda CX-80 kommt ab Werk immer als Siebensitzer, auf Wunsch als Sechssitzer. Das ist im Wettbewerbsumfeld eine Ausnahme. Selbst mit etwas mehr Körpergröße sitzt man im CX-80 auch in der dritten Sitzreihe ordentlich, die sich bei Nichtgebrauch einfach verstauen lässt. Das Kofferraumvolumen beträgt dann fast 700 Liter, also gut 100 Liter mehr als im CX-60. Der Mehrwert für den Kunden ist also echter Alltagsnutzen.

Stichwort Leasing: Wie hoch ist der Full-Service-Leasinganteil?

F. Gebhart: Über unsere Captive-Bank, Mazda Finance, hinter der seit Jahren die Santander-Bank steht, verlesen wir etwa 55 Prozent der Fahrzeuge. Klar, beim Mazda2 sind es prozentual deutlich weniger, beim CX-60 kommen wir eher auf 75 Prozent. Das ist vor allem beim Full-Service-Leasing für unsere Kunden komfortabel und für uns sinnvoll. Stabile Restwerte, die Bindung an Marke und Autohaus beweisen, dass wir hier kundenorientiert agieren.

Restwerte sind derzeit ein heikles Thema. Mazda scheint hier ein Fels in der Brandung zu sein.

F. Gebhart: Ja, da sind wir traditionell sehr gut. Wir gehen davon aus, dass die Restwerte auch beim CX-80 besonders stark sein werden und besser als Konkurrenzmodelle ausfallen, auch wegen der Siebensitzigkeit.

Hinzu kommt die lange Garantie.

F. Gebhart: Wir haben eine 6-Jahres-Garantie oder 150.000 Kilometer. Bei unserer durchschnittlichen Leasingdauer von 44 Monaten ist der Zeitraum, und noch mehr, voll abgedeckt.

Hubraum ist durch nichts ...

... zu ersetzen – außer durch mehr Hubraum. So lautete das Sprichwort bis in die Nuller-Jahre und trifft noch immer zu. Mazda spendiert dem CX-30 einen Zweieinhalbliter-Einstiegsbenziner.



Fotos: Michael Blumenstein

Im Vergleich zum Škoda Karoq 1.5 TSI ist der CX-30 knapp 5.000 Euro günstiger.

Das unveränderte Designkleid des Mazda CX-30 beweist, dass weniger Schnickschnack mehr Langlebigkeit bedeuten kann. Der Mazda CX-30 kam 2019 auf den Markt und sieht nach wie vor adrett aus. Mit seiner Länge von knapp 4,40 Metern passt er noch in die City, fühlt sich aber auch auf der Autobahn und der Langstrecke wohl.

News gibt es im Infotainmentsystem, also softwareseitig. Alexa ist serienmäßig an Bord und mit ihr Musikapps, Shoppingmöglichkeit und dank „My-Mazda-App“ und eigenem Amazon-Konto noch mehr. Ein Traum für alle, die der Datensammlung gelassen gegenüberstehen. Echtzeit-Stauinfos sind der im Auto vielleicht sinnvollere Service, der sieben Jahre inkludiert ist und nun alle zwei Minuten neu in die Route einberechnet wird.

Neuer Benziner

Das eigentlich Interessante befindet sich im Bug. Bislang implantierte Mazda als Basis 122- und 150-PS-Saugmotoren mit zwei Litern Hubraum. Ungewöhnlich anno 2019. Noch ungewöhnlicher ist es, die Motoren über Bord zu schmeißen und durch ein um 500 Kubikzentimeter (ccm) „aufgebohrtes“ 140-PS-Aggregat zu ersetzen. Standard sind in der Leistungsklasse 1,2-Liter-Dreizylinder oder 1.5er mit vier Töpfen. Mazda setzt seit Jahren aufs sogenannte „Rightsizing“, was nach subjektiver Meinung nun 2.500 ccm sind.

Fahren wir los, und zwar im CX-30 und seinem Sechsgang-Schaltgetriebe. Wie immer bei Mazda macht das manuelle Schalten Spaß, selbst wenn

man Automatik-Fan ist. Wir genießen die exzellente Laufruhe und bilden uns ein, dass der nun „ausgleichsbeladene“ Vierzylinder noch geschmeidiger läuft als der zuvor genutzte Zweiliter. Klar, das Drehmomentplus mit dem fülligeren Verlauf ist nicht nur auf dem Papier attestiert (238 Newtonmeter bei 3.300 Touren). Bei 55 km/h im sechsten Gang aus der Ortschaft herausbeschleunigen ist Standard und man vermisst nichts.

Ein Riemenstarter-Generator (24-Volt-System) sorgt für zeitweise 48 Newtonmeter Extradrehmoment, aber vor allem für ultraschnelles und sanftes Anspringen des Hubraumriesen nach einem Ampelstopp. Das gelingt fast unmerklich und fast vibrationsfrei. Wer mit gemächlichem Tempo rumcruist, wird zeitweise um zwei Zylinder beraubt. Zylinderabschaltung heißt das, soll Kraftstoff sparen und „macht nix“, denn es ist nicht spürbar – macht sich aber eventuell an der Tankstelle bemerkbar. Auf dem Papier ist der neue Motor im Vergleich zum Vorgänger etwas „trinkfreudiger“ geworden. Sechs Liter sind Theorie (WLTP) und Praxis zugleich.

Der CX-30 startet mit sehr guter Basisausstattung ab sofort bei 24.319 Euro. Ein Sechsgang-Automatikgetriebe kostet 2.000 Euro extra, Allradantrieb gibt es ebenfalls. *mb*



140 PS aus 2,5 Litern. Was wie 1985 klingt, fährt sich extrem souverän.