
Vorstellung Mazda MX-30: Er bleibt ein offenes Geheimnis

Die Einladung an eine kleine Schar deutscher Journalisten zum "Europäischen Mazda Technologie- und Design-Forum 2019" in der ersten Dezemberwoche klang spannend. Zunächst war in dem Schreiben die Rede vom "ersten Elektrofahrzeug von Mazda", dem MX-30, der Ende November auf der Tokyo Motor Show erstmals das Licht der Öffentlichkeit erblickte und jetzt auf dem Forum gezeigt werden sollte.

Doch eine Testfahrt mit dem jüngsten Spross aus der Mazda-Ideenschmiede in der japanischen Präfektur Hiroshima? Pustekuchen. Anschauen und anfassen ja, Fahren nein. Noch nicht einmal eine Sitzprobe war gestattet. Alles top secret.

Stattdessen war das lediglich mit einem Prototyp erlaubt, der den kompletten Antriebsstrang des MX-30 unter der Karosserie eines Mazda CX-30 verbarg. Wie sich aber später herausstellen sollte, tat das weder der Veranstaltung noch dem Erlebnis, den Neuen zu "er"-fahren, einen Abbruch. Denn auch der traditionell je nach Motorwahl Benzin oder Diesel konsumierende neue Crossover CX passte nahtlos in die Mazda-Philosophie von Design und Fahrerlebnis und vermittelte dank der unter seinem Blech verborgener MX-Technik eindrucksvoll Mazda-Fahren auf elektrische Art.

Im Vergleich zu seinen einheimischen Wettbewerbern mühte und müht sich Mazda stets um das besonders Japanische. Kodo nennt sich zum Beispiel die Grundlage des Mazda-Designs, das Eleganz auf Basis japanischer Ästhetik auf das Wesentliche reduzieren soll, also auf Einfachheit als höchste Form der Perfektion. Kodo begann 2012 mit dem Sportwagen Mazda CX-5 der ersten Generation, erstreckt sich inzwischen auf alle Modelle und wird seither ständig fortentwickelt, auch im neuen Elektrocrossover. Dort soll die Mazda-Formensprache durch ein sogenanntes "Human Modern"-Designkonzept erweitert werden, das sich, wie es auf Marketing-Deutsch heißt, "durch eine Einfachheit kennzeichnet, die seine Schönheit noch stärker hervorhebt".

Chefdesigner Youichi Matsuda drückt sich so aus: "Das Äußere ist kompromisslos einfach, um seine Schönheit als feste Masse hervorzuheben. Die Vorderseite zeigt einen freundlichen Ausdruck, und das Kabinendesign mit seinem gerahmten Verdeck und den Freestyle-Türen vermittelt ein Bild der Leichtigkeit. Das Interieur soll den Bewohnern das Gefühl geben, von Offenheit umgeben zu sein." Letzteres vermittelt besonders die fehlende B-Säule des Wagens. Was Matsuda als "Freestyle-Türen" bezeichnet, sorgt dafür, dass die beiden Vordertüren wie gewohnt nach vorne aufgeklappt werden, während sich die Fond-Eingänge entgegengesetzt nach hinten öffnen. Dadurch entsteht ein besonders offener und durch keinerlei senkrechte Barriere behinderter Einstieg.

Darüber hinaus betont umweltfreundliches Material den Innenraum. In der Mittelkonsole vermittelt das Naturprodukt Kork, das aus Abfällen der Flaschenkorken-Herstellung stammt, visuelle Wärme, während die Türverkleidung aus einem Material besteht, dessen Struktur Luft zu enthalten scheint. Beides ist schadstoffarm und nachhaltig: Die Türverkleidung besteht aus Fasern recycelter Kunststoffflaschen, während der Kork aus nachwachsender Baumrinde gewonnen wird, ohne dass hierfür Bäume gefällt werden müssen.

Auch für das eigentliche Fahrerlebnis hat Mazda einen Begriff aus der japanischen Tradition geliehen: Jinba Ittai. Eigentlich bezeichnet dieser Begriff das Zubereiten und Servieren von japanischem grünem Tee. Jinba Ittai beschreibt außerdem den Einklang zwischen Reiter und Pferd, im Auto die enge Verbindung zwischen Fahrerin oder Fahrer und Fahrzeug.

Diese Harmonie will Mazda auch mit seinem ersten batterieelektrisch angetriebenen

Fahrzeug erreichen, wofür eine ganze Reihe von technischen Tricks angewendet wird, die auch bei den Fahrten im Prototyp in Erscheinung traten. Normalerweise beschränkt sich die Lärmkulisse im Innenraum eines E-Fahrzeugs auf die Quellen Reifen, Radio und Wind. Beim MX-30 kommt noch eine weitere aus den Lautsprechern hinzu.

Weil nämlich Schallfrequenz und Schalldruck den Menschen dabei helfen, die Geschwindigkeit ihres Autos einigermaßen realistisch einzuschätzen, nutzt Mazda diese Fähigkeit und schickt einen auf das Motordrehmoment abgestimmten Sound auf möglichst natürliche und angenehme Weise über das Audiosystem ins Fahrzeug. Damit nimmt der Fahrer Drehmoment und Geschwindigkeit besser wahr, was zu einem gleichmäßigeren und stabileren Fahrverhalten beiträgt.

Die Meinung dazu war unter den Journalisten nach der Fahrt im Tarnkappen-MX-30 geteilt. Nicht jeder wollte den Sound begrüßen. Mazda denkt deshalb darüber nach, dafür auch eine Abschaltmöglichkeit anzubieten. Doch dient dieses Merkmal wohl ebenso der Sicherheit wie die von Mazda entwickelte Fahrdynamikregelung G-Vectoring Control (GVC). Sie wurde weiter entwickelt und nutzt das Drehmoment des Elektromotors für eine noch bessere Lastverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse in unterschiedlichen Fahrsituationen. In jedem Geschwindigkeitsbereich ermöglicht das System sanfte und nahtlose Übergänge zwischen den in Längs- und Querrichtung wirkenden Beschleunigungskräften – unabhängig davon, ob der Fahrer Lenkkorrekturen auf geraden Straßen oder in Kurven vornimmt. Das Ergebnis ist ein natürlicheres und angenehmeres Fahrverhalten und war beim Versuch für kleine Landstraßen wie gemacht.

Das neue e-GVC Plus passt das Motordrehmoment an die Lenkmanöver des Fahrers an. Am Kurveneingang reduziert das System das abgegebene Drehmoment leicht, wodurch die Vorderräder mehr Radlast erhalten. Dies verbessert die Reaktion auf den Lenkbefehl. Wenn der Fahrer am Kurvenausgang das Lenkrad in seine ursprüngliche (neutrale) Position zurückdreht, wird das Drehmoment leicht erhöht, um die Radlasten nach hinten zu verschieben und das Fahrzeug zu stabilisieren. Auch der Geradeauslauf wird dadurch schneller wieder hergestellt. Bei einer schnellen Rückkehr des Lenkrads in die Neutralstellung arbeitet das System zudem eng mit der Bremssteuerung zusammen, die durch ein leichtes Abbremsen des kurvenäußeren Vorderrades das Zurückdrehen des Fahrzeuges in Geradeausstellung unterstützt. Das Zusammenspiel verbessert die Stabilität bei Fahrten auf Bergstraßen, Autobahnen und rutschigen Untergründen erheblich – und verleiht dem vollelektrischen Mazda ein unvergleichliches Handling.

Noch ein Wort zur Batterie: Für sein erstes elektrisches Fahrzeug nutzt Mazda eine 35,5 kWh große Lithium-Ionen-Batterie, deren Reichweite 200 Kilometer nach WLTP betragen soll. Für den Alltagsgebrauch in der Stadt und für Berufspendler ausreichend. Später – möglicherweise in zwei Jahren – soll es auf Wunsch einen kleinen Wankelmotor als Reichweitenverlängerer geben, womit sich der MX-30 zum Plug-in-Hybrid mausern würde. Mazda ist inzwischen der einzige Autoproduzent, der sich noch mit dem Kreiskolbenmotor beschäftigt.

Und last, but not least ein letzter Nachweis, der Mazda deutlich von der japanischen Konkurrenz unterscheidet. Im Konzern zeichnet nämlich als Programm-Managerin Tomiko Takeuchi verantwortlich, die man politisch unkorrekt als hinreißende Person bezeichnen würde. Doch die zierliche Dame weiß sich in der japanischen Männerwelt durchzusetzen. Zudem nennt sie als ihre liebste Freizeitbeschäftigung das zügige Fahren mit schweren Motorrädern auf japanischen Landstraßen. Das sagt eigentlich alles. Seit Kurzem können Kunden den Mazda MX-30 First Edition gegen eine Gebühr von 1000 Euro auf www.mazda.de reservieren. Der Marktstart des Autos beginnt voraussichtlich zu Preisen ab 33 990 Euro in Deutschland und Europa im zweiten Halbjahr 2020. (ampnet/hrr)

Vorläufige Daten Mazda MX-30

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,80 x 1.57

Radstand (m): 2,70

Motor: Typ AC-Synchronmotor, wassergekühlt

Leistung: 105 kW / 143 PS

Max. Drehmoment: 265 Nm

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie, Zellen prismatisch, Spannung 355 V

Ladung: 35,5 kWh

Preis: 33 990 Euro

Bilder zum Artikel



Programm-Managerin des Mazda MX-30, Tomiko Takeuchi, vor ihrem Produkt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans-Robert Richarz



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



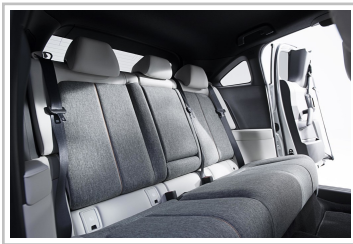
Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



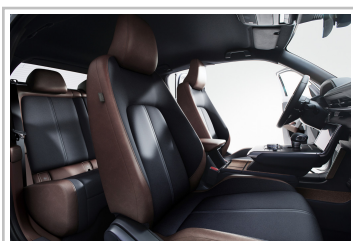
Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda