
Vorstellung Mazda 3 und CX-30: Mehr X für höhere Leistung

Von Michael Kirchberger

Darauf ist Mazda mächtig stolz: Nachdem viele Versuche anderer Hersteller scheiterten, gelang es den Japanern, einen Benzinmotor zu konstruieren, dessen Zündung wie bei einem Dieselmotor durch Kompression erzeugt wird. Skyactive X nennt die Marke diese Technik, die den Treibstoffkonsum eines Benziners reduzieren soll. Dafür verzichtet man auf einen Turbolader, der bei anderen längst zur Standardausrüstung gehört. Das Drehmoment der X-Motoren erreicht daher aber nicht die Spitzenwerte der fremdgezündeten Kollegen. Daran hat man für den Modelljahrgang 2021 gearbeitet.

Doch nicht nur das Moment der Zweiliter-Maschinen im Mazda 3 und im Kompakt-SUV Mazda CX-30, auch die Leistung wurde erhöht. Das gilt ebenso für die Preise, die sich um moderate 200 Euro verteuerten. Die erstarkten Modelle starten bei 26.490 Euro für den Mazda 3 e-Skyactiv X 2.0 Hybrid und 27.290 Euro für den frontgetriebenen CX-30 e-Skyactiv X 2.0 M Hybrid.

Das ungewöhnliche Brennverfahren wurde für den neuen Jahrgang optimiert. Auch das hohe Verdichtungsverhältnis, die Form der Kolbenböden und die Ventilsteuerzeiten wurden angepasst. Das beeinflusst die Drehmomentkurve spürbar, das Ansprechverhalten ist vor allem bei mittleren Drehzahlen, also jenem Bereich, der bei Überholvorgängen eine wichtige Rolle spielt, wesentlich besser geworden. Um 6 PS (5 kW) auf maximal 186 PS (137 kW) ist die Leistung der Motorenfamilie gestiegen, das Drehmoment hat um 14 Newtonmeter auf 240 Nm zugelegt.

Vor allem aber der Verbrauch konnte um bis zu einem halben Liter nach unten gedrückt werden. Der Mazda 3 Fastback e-Skyactiv X liegt so mit einer Emission von 114 g/km CO₂ sogar unter dem Niveau von hubraumgleichen Dieselmotoren im Kompaktsegment. Um bis zu 12 g/km macht die Verringerung im WLTP-Messzyklus aus. In Anbetracht der Anstrengungen der Hersteller um jedes einzelne Gramm CO₂ ist dies ein großer Schritt zur Reduzierung der Abgaswerte. Der Verbrauch des Mazda 3 liegt bei 6,5-5,0 Liter je 100 Kilometer, der Mazda 3 e-Skyactiv X verlangt 5,5-4,5 Liter auf 100 Kilometer. Der CX-30 kommt laut WLTP mit 6,6-5,6 Liter 100 Kilometer weit und emittiert dabei 148-127 g/km CO₂.

Startergenerator schiebt mit an

Vorgenommen hat sich Mazda außerdem das milde Hybridsystem der Antriebe. Es arbeitet mit einem riemengetriebenen Startergenerator, der beim Verzögern elektrische Energie zurückgewinnt und in einer Lithium-Batterie mit 24 Volt Spannung speichert. Beschleunigt der Wagen, entlastet dieser Akku den Motor, da er alle elektrischen Verbraucher versorgt. Es gleicht jetzt außerdem Drehmomentschwankungen schneller aus und bringt den Motor nach dem Abschalten beim Stopp wieder schnell und leise in Gang. Obendrein steuert er beim Anfahren und Beschleunigen immerhin 5,5 PS (4,8 kW) und 60 Nm Drehmoment bei, die er über seinen Antriebsriemen auf die Kurbellwelle überträgt.

Beim Fahren legt der überarbeitete selbstzündende Benzinmotor eine höhere Laufruhe und tatsächlich mehr Durchzugskraft an den Tag. Das verringert den Schaltaufwand und ermöglicht entspanntes Fahren. Dabei sollte der Chauffeur allerdings aufs Schuhwerk achten. Hat dieses nämlich eine breite Sohle, bleibt der Fuß gerne an einer eher ungeschickt platzierten Verkleidungskante neben dem Kupplungspedal hängen.

Ganz ohne Zündkerze geht es doch nicht

So ganz ohne Zündfunke kommt die patentierte Verbrennungsmethode des e-Skyactiv X jedoch nicht aus. Die offizielle Bezeichnung „Spark Controlled Compression Ignition“ (funkenkontrollierte Kompressionszündung) weist darauf hin. Eine Zündkerze ist also doch in jedem Brennraum anwesend, deren Funke den Druckanstieg bei bestimmten Betriebszuständen kontrolliert einleitet, wenn die Kompressionszündung nicht möglich ist.

Mazda bietet den CX-30 mit Front- oder Allradantrieb an, beim Mazda 3 besteht diese Wahlmöglichkeit ebenfalls, nicht jedoch bei der Schrägheckversion Fastback. Sie wird zum Grundpreis von 26.990 Euro angeboten. Die 4x4-Ausführungen des Mazda 3 mit Steilheck kosten wenigstens 33.440, die des CX-30 31.490 Euro. Der deutsche Importeur rechnet unterdessen mit einem weiteren Anstieg des Skyactiv-X-Anteils im Modellmix. Bislang haben sich mehr als 42 Prozent der Kunden für diese Motorisierung entschieden. Die Antriebsvarianten mit 122 und 150 PS (90 und 110 kW) bleiben weiter im Programm. (ampnet/mk)

Daten Mazda CX-30 e-Skyactiv X 2.0 Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,4 x 1,8 x 1,54
Radstand (m): 2,67
Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 186 PS (137 kW) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 240 Nm bei 4000 U/min
Antriebsart: Frontantrieb
Übersetzung: 6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter
Tankinhalt: 51 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen (NEFZ): 110 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1443 kg / max. 597 kg
Anhängelast: 1300 kg
Kofferraumvolumen: 430–1406 Liter
Garantie: 3 Jahre/100.000 km
Wartungsintervall: 20.000 km/12 Monate
Preis: 27.290 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda 3 und Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda Skyactiv X-Benzinmotor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
