



Mazda CX-30 e-SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150 Selection

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Seit September 2019 schließt der Mazda CX-30 die Lücke zwischen dem kleineren CX-3 und dem größeren CX-5 in der beliebten Kategorie der Kompakt-SUVs. Der kleine Bordsteinkraxler basiert auf der gleichen Plattform wie der Mazda 3, ermöglicht jedoch konzeptbedingt einen komfortableren Einstieg und eine bessere Übersicht über den Verkehr – dennoch ist die Abstammung des Fünftürers beispielsweise beim Blick auf das Cockpit offensichtlich. Seit April 2021 ist der Japaner nunmehr ausschließlich mit dem Zweiliter-Benziner erhältlich, der ein Mild-Hybrid-System entweder mit einer Kompressionszündung (Skyactiv-X) oder einer Zylinderabschaltung (Skyactiv-G) kombiniert. Der Skyactiv-G ist in zwei Leistungsstufen mit 122 oder 150 PS erhältlich, der sein Drehmoment wahlweise über ein Schalt- oder Automatikgetriebe (Skyactiv-Drive) an die Vorderachse oder optional auf beide Achsen überträgt.

Wir testeten den CX-30 e-SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150 mit Sechsgang-Schaltgetriebe in der Selection-Ausstattung. Der Motor ist mangels Turboaufladung im unteren Drehzahlbereich recht schwach, dreht dafür aber locker oben raus und spricht verzögerungsfrei an. Was ebenfalls positiv auffällt ist die Laufruhe schon bei 1.000 1/min. – das können nicht viele Vierzylinder. Der Sauger sorgt im über 1,4t schweren Fahrzeug für ordentliche Fahrleistungen, den Spurt von 0 auf 100 km/h verspricht Mazda in 8,8 s und die Höchstgeschwindigkeit ist mit 198 km/h angegeben. Im ADAC Ecotest kommt der Sauger auf einen Verbrauch von 6,4 l/100 km und offenbart leicht erhöhte Schadstoffemissionen – insgesamt ein durchschnittliches Ergebnis. Ein wahrer Quell der Freude ist hingegen das Schaltgetriebe, das sich auf kurzen Wegen bedienen lässt. Die Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung passt gut zum Charakter des Fahrzeugs, mit dem man sicher und auch mit Fahrspaß unterwegs sein kann.

Was die meisten Konkurrenten in der Kompaktklasse nicht bieten: Ein so wertiges Interieur und eine derart umfangreiche Serienausstattung. Selbst ein Head-up-Display, Apple CarPlay beziehungsweise AndroidAuto oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sind serienmäßig. Da der Grundpreis mit 27.490 Euro dennoch weit unterhalb der selbsternannten Premium-Marken liegt, ist der Mazda CX-30 mit dem Skyactiv-G Motor eine klare Empfehlung in der unteren Mittelklasse. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X2, Ford Kuga, Mercedes GLB, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Seat Ateca, VW Tiguan.

+ sehr umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, knackige Schaltung, hochwertiges Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften

- schlechte Rundumsicht, wenig Platz im Fond, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

Familie 3,2

Stadtverkehr 3,5

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,5

Transport 3,4

Fahrspaß 2,8

Preis/Leistung 2,2

Ecotest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Auch beim CX-30 geht Mazda den Weg, der schon mit dem Mazda 3 eingeschlagen wurde: Gute Verarbeitung und angenehme Materialien sorgen für ein hochwertiges Ambiente, das es locker mit der deutschen Premium-Konkurrenz aufnehmen kann. Auch beim Unterboden hat Mazda Sorgfalt walten lassen, er ist glattflächig gestaltet und weitgehend verkleidet, lediglich im hinteren Bereich zerklüftet.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,4 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 795 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 497 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling (ungewöhnlich für ein SUV), mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein

3,1 Licht und Sicht

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe sehr schräg verläuft. Die Scheibenwischer bieten ein großes Wischfeld. Die in die Wischer integrierten Spritzdüsen tragen dazu bei, dass das Waschergebnis selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut ausfällt.

Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten sind beim Mazda CX-30 Selection serienmäßig – gegen Aufpreis kommen noch drei weitere Kameras hinzu, die ein 360-Grad-Bild der Fahrzeugumgebung erzeugen.

Bereits ab Werk ist das SUV mit Voll-LED-Scheinwerfern inklusive Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet. Gegen



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Nur in Details wie etwa der hinteren Türverkleidung wurde im Vergleich zum Mazda 3 etwas gespart. Die Karosserie ist ebenfalls sorgfältig gefertigt, auch wenn einige Fugen nicht ganz gleichmäßig verlaufen.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die bessere Wahl.

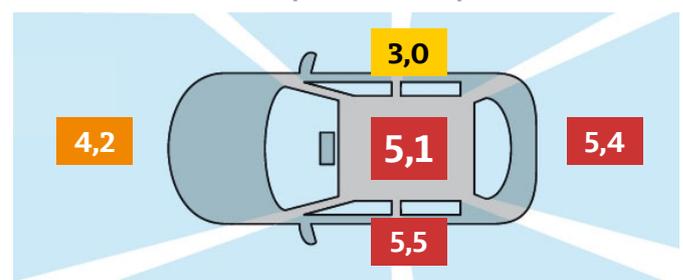
soll, darf er bis zu 1,3 t wiegen, wenn er über ein eigenes Bremssystem verfügt. Ungebremste Hänger sind bis 600 kg erlaubt.

⊖ Der CX-30 ist serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Ein Not- oder gar ein vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für den Japaner nicht zu haben. Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

Aufpreis ist zudem ein LED-Lichtsystem mit dynamischem Fernlichtassistenten erhältlich. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings nicht zu haben. Die Rückleuchten sind ebenfalls komplett in LED-Technik ausgeführt. Der Innenspiegel blendet

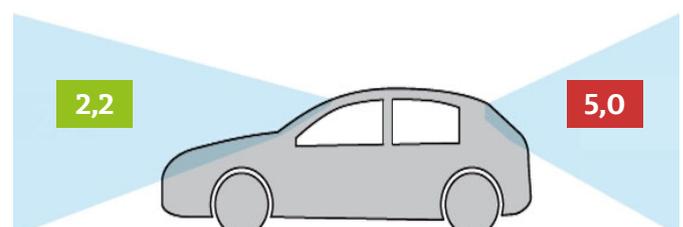
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



ebenso wie der asphärisch gestaltete fahrerseitige Außen-
spiegel ab Werk automatisch ab.

⊖ Bei Mazda steht ganz klar das Design im Vordergrund, die
Rundumsicht leidet darunter. Besonders nach hinten sieht
man aufgrund der sehr breiten C-Säulen nicht viel.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank den angemessenen
dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos,
nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich
Großgewachsene den Kopf stoßen. SUV-typisch sind die
Vordersitze auf einer angenehmen Höhe (48 cm über der
Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz). Der Schweller ist
trotz der SUV-Karosserie weder zu breit noch zu hoch.
Beim Ein- und Aussteigen in Reihe zwei stört der etwas knappe
Türausschnitt im Bereich des Fußraums. Die Türen werden
vorn und hinten an drei Positionen sicher offengehalten.
Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden.

Das Keyless-System des Mazda funktioniert einwandfrei, das
Fahrzeug verriegelt automatisch beim Entfernen vom Fahr-
zeug ohne Zutun des Fahrers. Die Außenbeleuchtung inklusive

3,4 Kofferraum-Volumen

Beim CX-30 Selection ist ein variabler Kofferraumboden se-
rienmäßig, dieser hört auf den Namen Smart Cargo System. Da-
mit kann man 45 l Stauraum unter dem Boden abtrennen. Der
Kofferraum fällt insgesamt durchschnittlich aus, hier haben ei-
nige Konkurrenten mehr Platz zu bieten. Bis zur Gepäckraum-
abdeckung und bei eingelegtem Ladeboden fasst das Ladeab-
teil 265 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen
dann bis zum Dach 345 l oder alternativ sechs handelsübliche
Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank
stehen 615 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 990 l (dachhoch)
Ladevolumen zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen,
der optionalen elektrischen Heckklappe sei Dank. Sie öffnet
und schließt per Tastendruck am Armaturenbrett, auf der Fern-
bedienung oder direkt hinten an der Klappe. Die Ladeöffnung
ist recht groß und die Klappe schwingt so weit auf, dass man
erst ab 1,85 m Körpergröße daran stoßen kann.

Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße, deshalb ist das Be-
laden mit schweren Gegenstände besonders mühsam.

Der Ladeboden ist beim serienmäßigen Smart Cargo System
zweifach quer zum Fahrzeug klappbar und kann auch so aufge-
stellt werden, dass er die Hälfte des Kofferraums abtrennt. Zu-
dem passt bei diesem System die Hutablage unter den Boden

Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen
Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar.
Viele Konkurrenten bieten mittlerweile einen Einpark-
assistenten an – Mazda nicht.

Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungs-
anzeige deaktiviert.

Front- und Rücklichter sowie der Zusatzleuchten in den
Außenspiegeln erhellen für eine gewisse Zeit das Umfeld.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem kann durch einen
vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet
werden. Nähere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 265 l Volumen ist der Kofferraum des CX-30 für ein Fahr-
zeug der unteren Mittelklasse doch recht klein geraten.



Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße und macht damit
das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegen-
heit.

und beim Umklappen der Rücksitzlehnen ergibt sich eine ebene Ladefläche bis zu den Vordersitzen.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum recht problemlos, bei ganz nach hinten geschobenem Vordersitz muss die jeweilige Kopfstütze der Rücksitzlehne zunächst entfernt werden.

⊖ Im Kofferraum mangelt es an Verstaumöglichkeiten: Weder an den Seiten noch unter dem Ladeboden findet man

⊖ Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach ausgeleuchtet.

Ablagefächer. Nicht einmal mit Taschenhaken kann der Mazda aufwarten.

Die Entriegelung der Rücksitzlehnen über das Herunterdrücken der Verriegelung ist zweckmäßig, allerdings fehlt eine Möglichkeit, um mit den Fingern die Rücksitzlehne dann gleich nach vorn zu ziehen. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.

2,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit des neuen Mazda CX-30 ist dem des Mazda 3 zum Verwechseln ähnlich und nur in Details abgewandelt. Keine schlechte Wahl, denn es wirkt nicht nur aufgeräumt, es lässt sich auch weitgehend intuitiv bedienen. Trotz des aktuellen Trends, immer mehr Funktionen über einen Touchscreen zu steuern, hat der Japaner eine separate Klimabedieneinheit und das 8,8 Zoll große und weit oben platzierte Mittendisplay verzichtet auf eine Touchfunktion – beim Vorgänger war diese zumindest noch im Stand verfügbar. Das Mazda Connect-Bediensystem wird ausschließlich über den vor dem Schalthebel positionierten Dreh-Drück-Steller samt den Direktwahlwahltasten gesteuert. Dies hat gegenüber der Befehlseingabe per Touchscreen, die inzwischen die allermeisten Hersteller nutzen, den großen Vorteil, dass man das System auch während der Fahrt trotz der Aufwabbewegungen des Fahrzeugs zielsicher bedienen kann. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer auf Anhieb.

Auch bei der Instrumentierung folgt Mazda nicht dem aktuellen Trend: Anstatt eines digitalen Kombiinstrumentes kommen im kompakten Japaner klassische Rundinstrumente zum Einsatz. Erst bei genauerem Hinsehen wird ersichtlich, dass der große zentrale Tachometer in Wahrheit über ein hochauflösendes TFT-Display dargestellt wird. In puncto

Ablesbarkeit ist diese Lösung nicht zu übertreffen. Auf die Möglichkeit, beispielsweise etwa die Navigationskarte im Kombiinstrument einzublenden, muss der Fahrer allerdings verzichten.

Das Multifunktionslenkrad ist hingegen etwas unübersichtlich geraten. Das liegt nicht nur an den vielen Tasten, sondern vor allem an der teils schlechten Ablesbarkeit (weiße Schrift auf silbernem Hintergrund). Der Bordcomputer könnte etwas informativer sein, Fahrdauer und Durchschnittstempo sind nicht abrufbar.



Die Verarbeitung im Innenraum ist vernünftig, die Materialanmutung für die Fahrzeugklasse hochwertig. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass zur Kritik.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Das serienmäßige Multimedia-Angebot ist zufriedenstellend. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem (SD-Karte), zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis steht ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern

zur Verfügung. Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist ebenfalls optional erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk sucht man wie bei vielen neuen Modellen inzwischen vergebens.

2,6 Raumangebot vorn

Das Mazda-SUV bietet vorn ordentlich Platz. Selbst knapp 1,90 m große Insassen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für etwas über zwei Meter reichen. Die hohe Seitenlinie sorgt in Verbund mit der

breiten Mittelkonsole für ein nur durchschnittliches Raumgefühl, ohne aber einzuengen.

⊖ Das Glasschiebedach ist dem CX-30 e-Skyactiv-G vorenthalten.

4,2 Raumangebot hinten

⊖ Auf das Raumangebot im Fond hat Mazda offensichtlich weniger Wert gelegt, dennoch wird im Vergleich mit dem Mazda 3 klar: Man sitzt im SUV schon luftiger, was zum Beispiel an der nicht so stark ansteigenden Seitenlinie liegt. Bei auf eine 1,85 m große Person eingestellten Vordersitz reicht die Beinfreiheit im Fond gerade einmal für 1,75 m große Mitfahrer, die dann noch eine gute Handbreite Luft über dem Scheitel haben. Das Raumgefühl fällt im Fond aufgrund der schmalen Seitenfenster und der niedrigen Dachlinie nochmals schlechter aus als in der ersten Reihe.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden aufgrund der geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

möglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

3,0 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Mazda CX-30 in puncto Innenraum-Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst 1-l-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablage-

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Mazda vertraut darauf, dass sie das serienmäßige Fahrwerk gut hinbekommen haben, denn es gibt selbst gegen Aufpreis keine verstellbaren Dämpfer oder andere Fahrwerksoptionen. Damit liegt der Hersteller gar nicht so falsch, denn tatsächlich ist der Federungskomfort trotz der einfachen Verbundlenker-Konstruktion an der Hinterachse kein schlechter. Zwar holpert das SUV mitunter etwas unwirsch über harte Kanten im urbanen Verkehr, damit muss man bei diesem Fahrzeugkonzept

aber meist leben – zumindest diesseits sehr gut abgestimmter adaptiver Dämpfertechnologien. Bodenwellen auf Landstraßen verdaut der Japaner ohne unangenehm nachzuschwingen. So kommt man im CX-30 gut durch den Alltag, auch Urlaubsreisen bekommt der Mazda gelassen hin. Denn bis auf eine leichte Stuckerneigung auf schlechteren Streckenabschnitten ist der Autobahnkomfort gut.

2,6 Sitze

Der Testwagen ist mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet. Eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt Memory-Funktion und verstellbarer Lordosenstütze ist dann auf der Fahrerseite an Bord. Für den Beifahrersitz gibt es keine elektrische Sitzverstellung. Er lässt sich unter anderem in der Höhe verstellen, eine Lordosenstütze ist nicht erhältlich. Die Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem, verbesserungswürdig sind

die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die nicht längs justierbaren Kopfstützen.

In der zweiten Reihe sitzt man natürlich nicht ganz so komfortabel wie vorn. Die Oberschenkelauflage fällt etwas kurz aus und ist ebenso wie die Lehne nur wenig konturiert. Die Sitzposition geht in Ordnung, allerdings sind die Beine etwas stärker angewinkelt. Der unbequeme Mittelsitz ist nur für kürzere Strecken geeignet.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h haben wir im Innenraum einen Geräuschpegel von 66,9 dB(A) gemessen. Der Benziner bleibt außer beim Ausdrehen akustisch angenehm im Hintergrund, die

Windgeräusche steigen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht über Gebühr an. Deutlicher vernehmbar ist das Abrollgeräusch der beim Selection serienmäßigen 18-Zöller.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Mazda CX-30 ist als Selection mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Lenkrad- und Sitzheizung vorn ausgestattet. Beheizbare Fondsitze oder eine Standheizung sind für den Japaner nicht erhältlich – soweit gleichen sich Mazda 3 und CX-30. Besser als im Mazda 3 haben es die Fondpassagiere trotzdem: Im CX-30 haben sie eigene Lüftungsdüsen am Ende der Mittelkonsole. Optional sorgen

hinten verdunkelte Scheiben bei Sonnenschein für ein angenehmeres Klima.

⊖ Bei den Luftdüsen im Armaturenbrett kann man die Stärke des Luftstroms nicht unabhängig von der Stromrichtung verstellen – hier hat Mazda gespart.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der Skyactiv-G-Motor entwickelt in der höchsten Leistungsstufe mit 150 PS maximal 213 Nm, die erst bei 4.000 Touren bereit stehen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Frontriebler 5,4 s im zweiten Gang, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,6 s, gemessen im zweiten und dritten Gang. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang schlägt sich das SUV trotz fehlender Turboaufladung wacker, der Tempozuwachs von 60 auf 100 km/h dauert 11,3 beziehungsweise 16,3 s. Im sechsten Gang reicht allerdings die Durchzugskraft nicht mehr aus, hier braucht das SUV knapp 25

s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Verbesserungswürdig ist zudem das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen – bei 2,4 s macht sich die verzögerte Leistungsentfaltung negativ bemerkbar. Mazda gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 198 km/h.

Das serienmäßige Mild-Hybrid-System speichert die beim Bremsvorgang freigesetzte Energie in einer 24-V-Batterie und unterstützt damit über einen Startergenerator den Verbrennungsmotor beim Beschleunigungsvorgang.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Sauger spricht konstruktionsbedingt sehr spontan auf Gasbefehle an. Der Motor ist elastisch genug und entwickelt seine Leistung harmonisch und linear. Selbst oberhalb von 4.000 Touren dreht der Mazda-Motor munter in Richtung Drehzahlbegrenzer. Der mit einer Zylinderabschaltung ausgerüstete Benziner legt eine gute Laufkultur an den Tag – zumindest im Vierzylinder-Betrieb. Das Umschalten zwischen den beiden Betriebszuständen ist spürbar, erfolgt allerdings nahezu verzögerungsfrei. Vibrationen hat er gut im

Griff, auch die Akustik ist angenehm zurückhaltend. Nur bei sehr hohen Drehzahlen verfällt er ins Dröhnen.

⊖ Je nach Fahrsituation (Konstantfahrt mit geringer Last) wechselt das Triebwerk automatisch in den Zweizylinder-Betrieb, um den Kraftstoffverbrauch sowie die Emissionen zu reduzieren. Sind Zylinder eins und vier stillgelegt, nehmen die Vibrationen im Innenraum deutlich zu.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Mazda CX-30 ist neben der manuellen Sechsgang-Schaltung des Testwagens auch mit einer Sechsstufen-Wandlerautomatik zu haben. Doch so spielerisch und präzise wie sich der Schalthebel durch die Gassen führen lässt, können sich nicht nur ausgewiesene Freunde des manuellen Schaltens den Aufpreis für die Automatik getrost sparen. Es ist ein wahres Vergnügen, mit dem genau geführten Schalthebel den

gewünschten Gang einzulegen.

Die Fahrstufen sind passend gestuft, Mazda legt Wert darauf, dass der Skyactiv-G mit vergleichsweise hohen Drehzahlen betrieben werden kann, ohne dass der Verbrauch nennenswert leiden würde – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.600 Umdrehungen pro Minute. Neben einer Berganfahrhilfe ist der Japaner auch serienmäßig mit einer Auto-Hold-Funktion

ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Startergenerator des Mild-Hybrid-Systems startet den Verbrenner sanft und nahezu unbemerkt.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der CX-30 fährt sicher und berechenbar. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Japaner sehr sicher. Er lenkt bemerkenswert genau an, das ESP sorgt im Anschluss mit genauen Regelungen für ein ruhiges Heck. Anschließend durchteilt der Mazda den Parcours leicht untersteuernd, aber stets lenkbar.

Provoziert man in Kurven einen Lastwechsel, drückt das Heck etwas nach außen, wird vom ESP aber wieder in die Spur gebracht. Die Traktion des Frontrieblers ist gut und kommt nur selten an seine Grenzen, gegen Aufpreis ist der e-Skyactiv-G 2.0 M Hybrid 150 auch mit Allradantrieb erhältlich.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist recht leichtgängig, bei höheren Geschwindigkeiten aber steigen die Lenkkräfte spürbar an. Um die Mittellage fehlt es etwas an Rückmeldung, bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl besser. Die Präzision ist gut und wird lediglich durch die leicht verzögert ansprechende Hinterachse etwas geschmälert. Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf sind selten nötig.

Mit knapp drei Lenkumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand vor allem im Stadtverkehr fällt daher erhöht aus.

2,3 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda CX-30 im Test durchschnittlich 34,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Analog zum Technikbruder Mazda 3 wartet der CX-30 bereits ab Werk mit einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung auf. Serienmäßig sind ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung (sogar bei Dunkelheit), Spurhalte-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

und Spurwechselassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung an Bord. Als ob das noch nicht genug wäre, stattet Mazda den CX-30 sogar mit einem „echten“ Head-up-Display (ohne ausfahrbare Projektionsscheibe) aus. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent analysiert nicht nur die Lenkbewegungen des Fahrers, sondern beobachtet mit Hilfe einer im Kombiinstrument untergebrachten Infrarotkamera die Augen-

bewegungen und den Gesichtsausdruck des Fahrers. Daran erkennt das System Anzeichen für Müdigkeit und warnt den Fahrer ggf. akustisch. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren.

Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, der Reifendruck lässt sich durch das direkt messende Reifendruckkontrollsystem im Kombiinstrument anzeigen.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Mazda CX-30 sagenhafte 99 Prozent der erreichbaren Punkte und fährt damit insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Test: 11/2019). Der Japaner bietet Fahrer- und Beifahrerairbags, einen Knieairbag für den Fahrer, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,95 m Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,75 m Körpergröße gut. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen

während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung.

Ein Sicherheitstrennnetz, das bei dachhoher Beladung die Insassen schützt, ist nicht erhältlich. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind dort nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

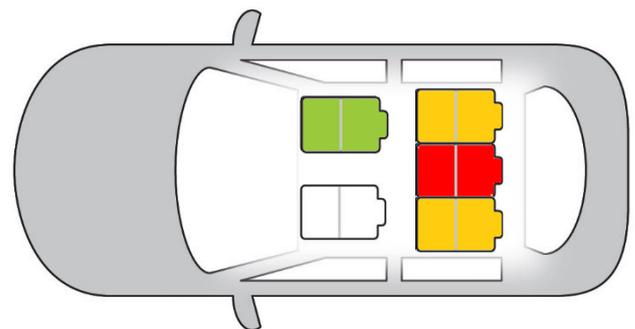
2,6 Kindersicherheit

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der CX-30 mit 86 Prozent der erzielbaren Punkte auf eine gute Bewertung der Kindersicherheit (Test: 11/2019). Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen können Kindersitze auch gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Eine Isofix-Verankerung sucht man hier allerdings vergebens.

und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Zur Seite gerichtete Isofix-Sitze sind hinten außen nicht erlaubt. Der Abstand von Gurtanlenkpunkt zu Gurtschloss ist beim hinteren Mittelsitz recht klein, die meisten Kindersitze lassen sich nicht wirklich stabil befestigen, zudem fehlt auch hier eine Isofix-Verankerung.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis

2,4 Fußgängerschutz

⊕ 80 Prozent der Punkte bekommt der CX-30 für den Fußgängerschutz im Euro NCAP-Crashtest (Test: 11/2019). Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Das SUV von Mazda ist serienmäßig mit

einem Notbremsystem ausgestattet, das neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennt – und das sogar bei Dunkelheit.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda CX-30 e-Skyactiv-G 2.0 M Hybrid 150 liegt im ADAC Ecotest bei 6,4 l pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 171 g pro km, trotz Mild-Hybrid-System und Zylinderabschaltung. Nach den aktuellen ADAC Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 26 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,6 l alle 100 km. Im direkten Vergleich ist der Skyactiv-G (150 PS) nicht effizienter als der Skyactiv-X (180 PS), der mit innovativer Kompressionszündung im ADAC Ecotest ebenfalls durchschnittlich 6,4 l auf 100 km verbraucht.

2,6 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen schneidet der Mazda CX-30 e-Skyactiv-G 2.0 M Hybrid zufriedenstellend ab. Ein unter Volllast und hohen Drehzahlen erhöhter CO-Ausstoß und ein in allen Prüfzyklen leicht erhöhter Partikelausstoß kosten dem Skyactiv-G ohne Partikelfilter wertvolle Punkte, sodass er 34 von 50 maximal erreichbaren Zählern bei der Schadstoffbewertung erhält.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 27.990 Euro ist der Mazda CX-30 Skyactiv-G 2.0 M Hybrid als Selection auch preislich ein attraktives Angebot. Die Ausstattung ist sehr umfangreich, da kann dem Japaner derzeit kaum ein Konkurrent die Stirn bieten. Ob adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelassistent, LED-Scheinwerfer, Head-up-Display, Navigationssystem oder schlüsselloses Zugangssystem – während selbst Kunden der oberen Mittelklasse dafür oftmals Aufpreis zahlen müssen, sind beim Mazda CX-30 Selection diese Annehmlichkeiten bereits serienmäßig an Bord.

Die Kfz-Steuer beträgt 121 Euro pro Jahr. Während die HaftpflichtEinstufung (KH: 15) recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 22, VK: 20) dem Kunden eher teuer.

Mazda gibt drei Jahre Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Gegen einen vergleichsweise überschaubaren Aufpreis von 870 Euro lässt sich die Werksgarantie beispielsweise auf fünf Jahre oder 150.000 km ausdehnen.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

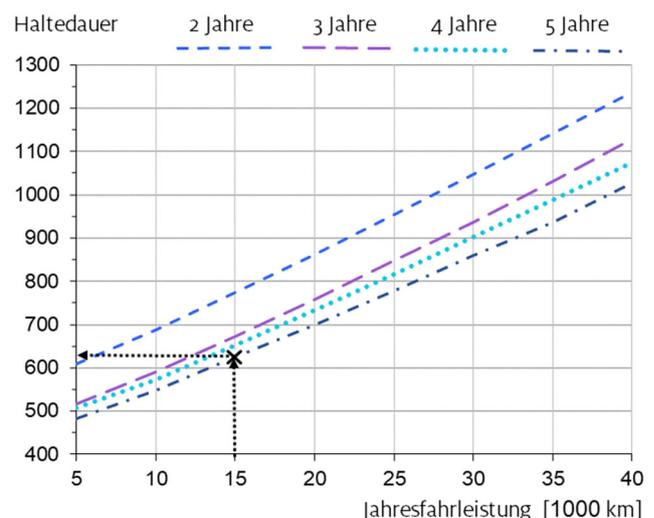
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

In Verbindung mit den 26 Punkten des Verbrauchs-Kapitels erreicht der Japaner 60 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Im direkten Vergleich schneidet der Skyactiv-X mit einem Vier-Sterne-Ergebnis und dem Prädikat empfehlenswert besser ab.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 624 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CX-30 e-SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid	CX-30 e-SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150	CX-30 e-SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	110 (150)	137 (186)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	213/4000	240/4000
0-100 km/h [s]	10,6	8,8	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	198	204
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,1/5,9 S	5,1/5,9 S	4,9/5,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	116/134	116/134	110/127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/22	15/20/22	15/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	121	121	106
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	593	601	608
Preis [Euro]	24.790	25.790	27.290

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	213 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.795/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1.406 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ujina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,3/16,3/24,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azenis FK510 SUV
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,7/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.430/497 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/615/990 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	102 Euro	Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	624 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	121 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/22		
Basispreis CX-30 e-SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150 Selection	27.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.686 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.300 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.950 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	700 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,3
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	2,3
Innenraum	2,8	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	4,2	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	2,7	Schadstoffe	2,6
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,3		

Stand: November 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer