ADAC autotest

Mazda MX-30 e-SKYACTIV Makoto

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (107 kW / 145 PS)

Im Grunde hat Mazda ja recht. Denn was die Japaner mit dem Begriff "Right Sizing" beschreiben, bezieht sich vor allem auf die beim MX-30 immer wieder kritisierte Batteriegröße. Und die reicht mit ihren 35,5 kWh locker für den Alltagsverkehr und tägliche Pendelstrecken mit einem Radius von rund 60 km aus. Vorausgesetzt man kann täglich zu Hause oder auf der Arbeit laden. Das geht jetzt nach der Modellpflege immerhin auch dreiphasig mit 11 kW. Und auch die Ladeleistung am Schnelllader hat sich im Vergleich zum vorher getesteten 2019er-Modell etwas verbessert - liegt mit maximal 50 kW aber längst nicht auf Konkurrenzniveau. Von 10 bis 80 % Batteriefüllstand braucht der Japaner 29 min. Gerade weil der MX-30 mit seinem Freestyle-Door-Türkonzept und dem fein ausgeschlagenen Innenraum ansonsten ein rundum gelungenes Auto ist, kann die eingeschränkte Bewegungsfreiheit bei der Reichweite den Fahrspaß trüben. Nach Ecotest-Werten käme das 4,40 m lange SUV gerade 170 km weit. Und das noch nicht einmal bei winterlichen Temperaturen. Gerade auf der Autobahn sitzt einem beim Blick auf die schnell schrumpfende Restreichweite die Angst im Nacken. Das liegt allerdings weniger an der Batteriegröße, sondern eher am vergleichsweise hohen Stromverbrauch. Mit 21 kWh auf 100 km gönnt sich der 1.670 kg schwere Fronttriebler im Ecotest mehr als deutlich größere und stärkere Elektroautos - beispielsweise der 523 PS starke und 2,5 Tonnen schwere BMW iX xDrive50 (20,4 kWh auf 100km). Verzeihen wird man es dem MX-30 dennoch. Schließlich geht Mazda wie so oft einen ganz eigenen Weg und kann nicht auf Technik und Know-How aus großen Joint-Ventures zurückgreifen. Und vielleicht verlängert ja bald der lang angekündigte Wankel-Range-Extender den Aktionsradius. Wer schon jetzt mit der Reichweite leben kann, erhält für mindestens 35.990 Euro ein sehr schickes, gut ausgestattetes und sogar sportliches Elektro-Crossover. **Konkurrenten:** Kia Niro EV, Hyundai Kona Elektro, Peugeot e-2008, Renault Megane E-Tech, DS3 Crossback E-Tense.

⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, edles Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg

⊖ vergleichsweise hoher Stromverbrauch, geringe Reichweite, wenig Platz im Fond, umständliches Türkonzept

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,2
AUTOKOSTEN	2,2

Zielgruppencheck

Familie	3,1
Stadtverkehr	3,4
Senioren	3,1
Langstrecke	2,7
Transport	3,6
Fahrspaß	2,4
Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Mazda beweist im Innenraum des MX-30 sehr viel Feingefühl für wertige Materialien und eine klasse Verarbeitung. Das schafft ein für diese Klasse sehr hochwertiges Ambiente. Optisch ansprechende und umweltfreundliche Materialien, die teilweise aus Kork oder recycelten Materialien bestehen wechseln sich an den richtigen Stellen mit Leder und Kunstleder ab. Leider kommen lediglich im oberen Bereich der Armaturentafel geschäumte Materialien zum Einsatz, sodass die restlichen Verkleidungen dem optisch hohen Anspruch nicht ganz gerecht werden. Billig wirken aber auch die harten Kunststoffflächen nicht. Die Karosserie ist ebenfalls sorgfältig gefertigt, auch wenn einige Fugen nicht ganz gleichmäßig verlaufen.

⊕ Der Unterboden ist gut geschützt, vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert – wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug.

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

3,8 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 447 kg – das reicht für vier Personen und Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, auf einem passenden Lastenträger (Mazda Zubehör) darf man dennoch insgesamt bis zu 75 kg Last auf das Dach packen. Der Crossover ist mit einer Länge von 4,40 m und einer Breite von 2,05 m (inklusive Außenspiegel) im Großstadtdschungel noch angenehm handlich, jedoch fällt der Wendekreis mit 11,5 m etwas groß aus. In den fahrzeugseitigen Einstellungen kann das Verriegeln des Ladesteckers deaktiviert werden – hier besteht dann die Gefahr, dass das Ladekabel entwendet wird. Die Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden hat laut Hersteller eine Kapazität von 35,5 kWh (brutto), für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 35,6 kWh benötigt. Seit dem Facelift von 2022 kann der MX-30 über das fahrzeugseitige Wechselstromladesystem (AC) jetzt auch dreiphasig mit maximal 11 kW geladen werden und nicht wie vorher mit 6,6 kW. Eine Ladung an der heimischen Wallbox ist nun also in gut drei Stunden erledigt. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose vergehen bis zu zwölf Stunden. Der MX-30 verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC) mit bis zu 50 kW – und auch hier hat Mazda den MX-30 zum Vorfacelift-Modell verbessert. Die durchschnittliche Ladeleistung am DC-Lader beträgt 43,2 kW. Das leere Batteriesystem ist daher nach rund 30 Minuten zu circa 80 Prozent geladen.

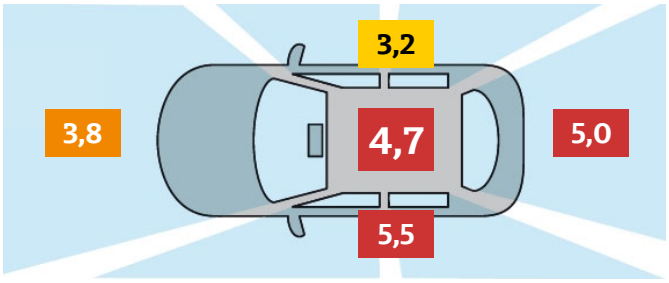
⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von nur 170 km – ein mäßiger Wert, allerdings für Alltagsbedürfnisse durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von rund 225 km möglich. Ab Werk kommt der Japaner mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht zu haben, zudem sind Anhänge- und Stützlasten unzulässig.

2,9 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 vorderen 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 MX-30 serienmäßig – gegen Aufpreis kommen noch drei weitere Kameras hinzu, die ein 360-Grad-Bild der Fahrzeugumgebung auf dem Display darstellen. Bereits ab Werk ist der Mazda MX-30 mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. In der hier getesteten Makoto-Ausstattung ist zudem ein Matrix-LED-Lichtsystem installiert, welches die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe gut

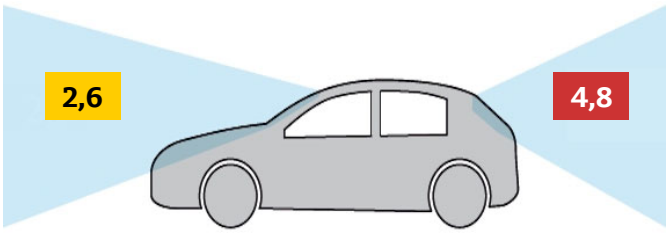
Rundumsicht

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.



© ADAC e.V.

ausleuchtet. Außerdem ist das SUV mit einer Scheinwerferreinigungsanlage und einer automatischen Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings ebenso wie ein Abbiegelicht nicht erhältlich. Die Rückleuchten sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt. In der Makoto-Variante blendet der Innenspiegel und der asphärisch gestaltete Außenspiegel auf der Fahrerseite 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. Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar. Viele Konkurrenten bieten mittlerweile einen Einparkassistenten an – Mazda im MX-30 nicht. Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert und zudem ist der Heckwischer etwas klein geraten.

Sehr breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Fünftürer hat ein außergewöhnliches Türkonzept: Die hinteren Türen sind hinten angeschlagen, zusätzlich hat der Mazda keine feststehende B-Säule. Öffnet man beide Türen einer Seite, ist bis auf die hohen Schweller vorn und hinten ein recht bequemer Zustieg möglich. Hier zeigt sich der Vorteil der fehlenden B-Säule. In engen Quer-Parklücken wird es allerdings schwierig, da die hinteren Türen erst geöffnet werden können, wenn die vorderen schon offen sind. In der Folge steht man dann beispielsweise mit seinem Kind, das man auf dem Kindersitz im Fond unterbringen will, zwischen den beiden geöffneten Türen und dem benachbarten Wagen auf engem Raum. Außerdem muss sich so immer der vorn Sitzende abschnallen und seine Tür öffnen, wenn man hinten jemanden ein- oder aussteigen lassen will. Die Türen werden vorn an drei und hinten an zwei Positionen sicher offengehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. SUV-typisch sind die Vordersitze auf einer angenehmen Höhe (50 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz).

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

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 290 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 355 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 615 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 955 l Volumen vorhanden.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist leider nicht erhältlich. Die Ladeöffnung ist recht groß, allerdings schwingt die Klappe nicht sonderlich weit nach oben, sodass man bereits ab 1,82 Meter Körpergröße auf das abstehende Heckklappenschloss achten sollte. Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße, deshalb ist das Beladen mit schweren Gegenstände besonders mühsam. Beim Ausladen muss eine Stufe von 8 cm überwunden werden.

Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des MX-30 nur von durchschnittlicher Größe.

© ADAC e.V.

⊕ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen ergibt sich eine ebene Lad efläche bis zu den Vordersitzen.

⊖ Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach ausgeleuchtet, zudem bietet das Gepäckabteil keine Verstaumöglichkeit für die demontierbare Kofferraumabdeckung.

3,5 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 gelingt recht leicht, die Entriegelung der Rücksitzlehne könnte allerdings etwas leichtgängiger sein – manche Konkurrenten verwenden hier einen komfortableren Mechanismus. Bei ganz nach hinten geschobenem Vordersitz muss die Kopfstütze der Rücklehne entfernt werden.

⊖ Im Kofferraum mangelt es an Verstaumöglichkeiten: Weder an den Seiten noch unter dem Ladeboden findet man Ablagefächer, zudem bietet der Mazda keine Taschenhaken.

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

Selbst ein Trennnetz, das bei dachhoher Beladung die Insassen schützen würde, ist nicht erhältlich.

2,9 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Mazda MX-30 wirkt nicht nur aufgeräumt, sondern lässt sich auch weitgehend intuitiv bedienen. Das 8,8 Zoll große und weit oben platzierte Mitteldisplay des Mazda Connect-Bediensystems wird ausschließlich über den vor dem Wählhebel positionierten Dreh-Drück-Steller (Multi Commander) samt Direktwahltasten bedient. Dies hat gegenüber der Befehlseingabe per Touchscreen den großen Vorteil, dass man das System auch während der Fahrt trotz der Aufbaubewegungen des Fahrzeugs zielsicher bedienen kann. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer recht schnell.
Bei der Instrumentierung kommen im kompakten Japaner klassische Rundinstrumente für Leistungsabgabe und -aufnahme sowie Temperatur und Ladezustand des Batteriesystems zum Einsatz. Bei genauerem Hinsehen wird ersichtlich, dass der große zentrale Tachometer über ein hochaufgelöstes TFT-Display dargestellt wird, das sich einwandfrei ablesen lässt. Auf die Möglichkeit, beispielsweise die Navigationskarte im Kombiinstrument einzublenden, muss man 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 auf silbernem Hintergrund. Der Bordcomputer könnte etwas informativer sein, Fahrtdauer und Durchschnittsgeschwindigkeit sind erst nach Fahrtende im Zentraldisplay abrufbar.

⊖ Dem aktuellen Trend, immer mehr Funktionen über einen Touchscreen zu steuern, folgt Mazda lediglich bei unterschiedlichen Funktionen des Klimabedienteils, das zudem recht tief angeordnet ist. Entsprechend hoch ist das Ablenkungspotenzial (lange Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen) bei der Bedienung. Zusätzlich ist das rechte Bedienfeld (Einstellung der Gebläsestufe) aufgrund des vor dem Touchdisplay positionierten Wählhebels schwer zu erreichen.

Die Verarbeitung im Innenraum ist vernünftig, die Materialanmutung für die Fahrzeugklasse sehr schön. Die Bedienung gibt wenig Anlass zur Kritik.

© ADAC e.V.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Das serienmäßige Multimedia-Angebot des MX-30 ist recht umfangreich, manche Konkurrenten bieten allerdings noch mehr. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, SD-Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto.

⊕ Mittels der MyMazda-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie Standort, Reifendruck, Ladestatus und Reichweite abgerufen werden. Gegen Aufpreis steht eine 230-V-Steckdose vorn und ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung.

2,7 Raumangebot vorn

Das kompakte Mazda-SUV bietet vorn ordentlich Platz. Selbst knapp 1,90 Meter große Insassen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für etwas über zwei Meter reichen. Die hohe Seitenlinie sorgt in Verbindung mit der breiten Mittelkonsole, dem hoch aufbauenden Armaturenbrett und dem dunklen Dachhimmel für ein nur durchschnittliches Raumgefühl, ohne einzuengen.

⊕ Die horizontale Ausrichtung des Armaturenbretts sowie die „schwebende" Mittelkonsole vermitteln das Gefühl von Geräumigkeit.
Optional gibt es noch ein Glasschiebedach, das für einen luftigeren Eindruck sorgt.

4,7 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond des Fünfsitzers ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber stark eingeengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

⊖ Auf das Raumangebot im Fond hat Mazda weniger Wert gelegt. Im Fond limitiert aufgrund der coupéhaften Silhouette die Kopffreiheit die Insassengröße auf rund 1,70 Meter, während die Beinfreiheit für 1,80 Meter große Personen ausreicht, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt sind. Das Raumgefühl ist hinten beengend, was an den wuchtigen B-Säulen (Türrahmen der hinteren Türen), den kleinen Fondfenstern, dem dunklen Dachhimmel, der niedrigen Dach- und hohen Seitenlinie sowie der neben dem Kopf verlaufenden C-Säule liegt. Das optionale Glasschiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.

Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden aufgrund der geringen Kopffreiheit nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist nur für kurze Fahrten geeignet.

3,1 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Mazda MX-30 in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen, zudem hat lediglich der Beifahrersitz eine geschlossene Lehnentasche. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisierbar noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

© ADAC e.V.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Mazda hat keine verstellbaren Dämpfer oder Adaptiv-Fahrwerke für den MX-30 vorgesehen. Tatsächlich kommt der Japaner mit klassischer Feder-Dämpfer-Kombination gut aus. Der Federungskomfort ist trotz der einfachen Verbundlenker-Konstruktion an der Hinterachse passabel. Zwar holpert das SUV manchmal etwas unwirsch über harte Kanten im urbanen Verkehr, damit muss man bei diesem Fahrzeugkonzept aber meist leben – zumindest diesseits sehr gut abgestimmter adaptiver Dämpfertechnologien und Einzelradaufhängungen. Bodenwellen auf Landstraßen verdaut der Japaner ohne unangenehm nachzuschwingen.
So kommt man im MX-30 gut durch den Alltag, auch Autobahnfahrten bekommt der Mazda gelassen hin. Denn bis auf eine Stuckerneigung auf schlechteren Streckenabschnitten ist der Autobahnkomfort angemessen.

2,5 Sitze

In der zweiten Reihe des Fünfsitzers 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.

⊕ Der Testwagen ist mit den veganenKunstledersitzen ausgestattet. Eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt Memory-Funktion und 2-Wege-Lordosenstütze ist dann auf der Fahrerseite ebenfalls 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.

2,4 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im Mazda MX-30 angemessen leise zu. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, über das Audiosystem soll ein geschwindigkeitsabhängiges Geräusch dem Fahrer ein akustisches Gefühl für die Geschwindigkeit vermitteln. Bei hohen Geschwindigkeiten sind die Windgeräusche deutlich zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 66,2 dB(A), sodass man sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann.

3,1 Klimatisierung

Der Mazda MX-30 ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik (Wärmepumpe mit elektrischem Kompressor) ausgestattet, die über zwei Verdampfer sowohl den Innenraum als auch die Batterie kühlt. Im Heizbetrieb erwärmt der Kompressor in Verbindung mit einem Kondensator den Innenraum. Der Mazda ermöglicht durch die Wärmepumpe zusätzlich eine Standklimatisierung inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem Klimamenü sowie per Smartphone-App. Der Luftaustritt („oben", „Mitte" und „unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Sitz- und Lenkradheizung sowie verdunkelte Scheiben im Fond sind lediglich optional an Bord.

⊕ Im MX-30 haben die Fondinsassen eigene Lüftungsdüsen in der Mittelkonsole.

⊖ Bei den Luftdüsen im Armaturenbrett kann man die Stärke des Luftstroms nicht unabhängig von der Stromrichtung verstellen – hier hat Mazda gespart. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich. Zudem lassen sich die hinteren Seitenscheiben nicht öffnen.

© ADAC e.V.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 145 PS leistende Synchronmotor sorgt im MX-30 für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert die vorn eingebaute E-Maschine spontan und nutzt ihr Drehmoment von 271 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Japaner trotz des Leergewichts von über 1,6 t vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zügigen 5,5 s abgeschlossen. Der Durchzug ist angemessen, bei einem Elektroauto erwartet man mittlerweile jedoch dynamischere Fahrleistungen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,7 s. Der Vortrieb wird bereits bei 140 km/h abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der MX-30 einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Antriebs sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Wählhebel eingelegt, der zunächst seitlich von „P" nach „R" und anschließend von vorn nach hinten zwischen „R", „N" und „D" gewechselt werden kann. Im Vorwärtsgang (D) lässt sich die Rekuperation per Schaltwippen am Lenkrad in fünf unterschiedlichen Stufen verändern. Die Standard-Position stellt dabei die mittlere Rekuperationsstufe dar. Es stehen zwei Stufen mit geringerer Rekuperation (Pfeile nach oben) sowie zwei Stufen mit intensiverer Rekuperation (Pfeile nach unten) zur Auswahl. An der rechten Schaltwippe erhöht man die Rekuperationsleistung, an der linken wird sie verringert.
Rangieren und Anfahren gelingen tadellos. Neben einer Berganfahrhilfe ist der Japaner auch mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der MX-30 fährt sicher und berechenbar. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Japaner sehr sicher. Er lenkt genau an, das ESP sorgt im Anschluss mit genauen Regelungen für ein stabiles Heck. Anschließend durcheilt 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 Fronttrieblers mit elektronischer Drehmomentsteuerung ist gut und kommt nur sehr selten an seine Grenzen.

⊖ Gerade bei hohen Geschwindigkeiten ist das Fahrverhalten etwas unruhig, sodass immer wieder kleinere Korrekturen am Lenkrad erforderlich sind.

2,8 Lenkung

Die Lenkung ist recht leichtgängig, bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Lenkkräfte spürbar an. Um die Mittellage fehlt es etwas an Rückmeldung, bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl besser. Lenkbefehle werden ordentlich umgesetzt, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung und der verzögert ansprechenden Hinterachse lässt sich der Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab abschätzen. Daher sind im Kurvenverlauf immer wieder Korrekturen des Lenkwinkels erforderlich.

© ADAC e.V.

1,7 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des MX-30 gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss das Elektroauto schnellstmöglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 33,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein beachtlicher Wert. An den Schaltwippen am Lenkrad kann zwischen unterschiedlichen Rekuperationsstufen gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig Korrosion an den Bremsscheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Elektro-SUV wartet bereits ab Werk mit einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung auf. Serienmäßig sind beispielsweise ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung, Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung (sogar bei Dunkelheit) sowie Kreuzungsfunktion, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung an Bord. Die serienmäßige Ausparkhilfe (Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren) wird optional um einen Notbremsassistenten für den hinteren Querverkehr ergänzt. Als ob das noch nicht genug wäre, stattet Mazda den MX-30 sogar mit einem „echten" Head-up-Display (ohne ausfahrbare Projektionsscheibe) aus. Der optional erweiterte Aufmerksamkeitsassistent analysiert nicht nur wie der serienmäßige Müdigkeitswarner die Lenkbewegungen des Fahrers, sondern beobachtet mit Hilfe einer im Kombiinstrument integrierten Infrarotkamera die Augenbewegungen und den Gesichtsausdruck des Fahrers. Daran erkennt das System Anzeichen für Müdigkeit und warnt gegebenenfalls den Fahrer. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage während der Bremsphase mit erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Kommt das Fahrzeug zum Stillstand, wird die Warnblinkanlage wieder deaktiviert. Drucksensoren in den Rädern überwachen den Luftdruck und warnen den Fahrer bei einem Druckverlust – der aktuelle Reifendruck lässt sich zudem im Kombiinstrument anzeigen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Serie
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Serie
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	Serie
Abstandsregeltempomat	Serie
Autobahn-/Stauassistent	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Serie
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht er-hältlich
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt mes-send)

© ADAC e.V.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Mazda MX-30 im Kapitel passive Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte und fährt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Test: 11/2020). Der Japaner bietet Fahrer- und Beifahrerairbags, einen Knieairbag für den Fahrer, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Das serienmäßige E-Call Notrufsystem informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 2,0 Meter Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,85 Meter Körpergröße gut, ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß. 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. Vier Verzurrösen im Gepäckraum ermöglichen eine stabile Ladungssicherung über Kreuz, ein Gepäcknetz ist im Zubehör-Katalog erhältlich.

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Kofferraumladeboden und ist dort nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen. Der Verbandkasten hat keinen definierten Ablageort.

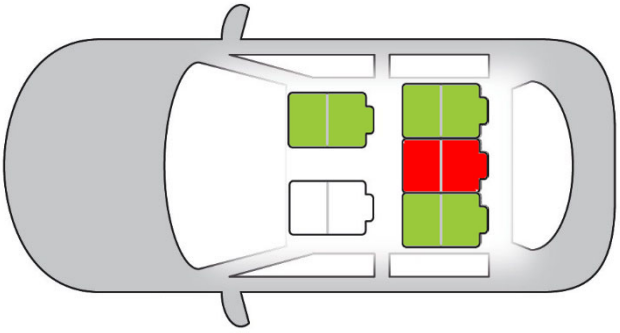
2,4 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2020) kommt der MX-30 mit 87 Prozent der erzielbaren Punkte auf eine gute Bewertung der Kindersicherheit. 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. Hohe Kindersitze sind allerdings lediglich eingeschränkt nutzbar, da diese am Übergang vom Dach zur C-Säule anstehen. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen auch dort rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden – Isofix ist allerdings nicht verfügbar.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf 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)

3,2 Fußgängerschutz

Der neue Mazda MX-30 erreicht im Euro NCAP Crashtest (Test: 11/2020) lediglich 68 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen sowie um die Scheinwerfer. Das Elektro-SUV ist serienmäßig mit einem Notbremssystem ausgestattet, das neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennen soll – und das sogar bei Dunkelheit. In den Tests war die Reaktion des Systems auf diese Verkehrsteilnehmer jedoch gering. Ein akustischer Umfeldschutz macht serienmäßig bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem Geräusch auf das sich nähernde Elektrofahrzeug aufmerksam und kann nicht deaktiviert werden.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO2

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 21,0 kWh pro 100 km und damit für einen elektrischen Kompaktwagen ziemlich hoch. Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die 35,5 kWh (brutto)

© ADAC e.V.

große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 35,6 kWh erforderlich. Aus den 21,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 105 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des ADAC Ecotest 48 von 60 möglichen Punkten.

2,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,0 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 85 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der MX-30 lediglich 38 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Japaner gut da – mit insgesamt 86 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

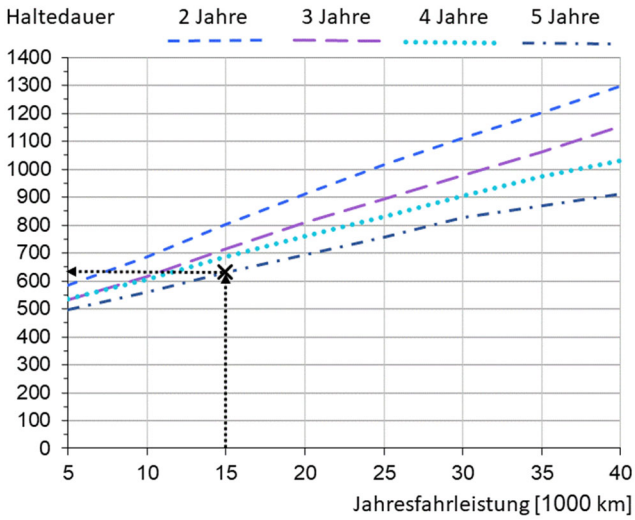
2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Mazda MX-30 ist in der Basisausstattung ab einem Grundpreis von 35.990 Euro erhältlich – das ist für ein Fahrzeug der Kompaktklasse alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Die hier getestete Makoto-Variante kostet sogar 38.490 Euro. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin noch 6.000 Euro (plus MwSt. für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Umweltprämie abziehen. Das Elektro-SUV ist bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und hat zahlreiche Annehmlichkeiten wie adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelassistent, LED-Scheinwerfer, Head-up-Display, Navigationssystem und schlüsselloses Zugangssystem serienmäßig an Bord. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der MX-30 recht gut aufgestellt und ermöglicht verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die Kfz-Steuer beträgt 62 Euro pro Jahr – aber erst ab 2030, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind günstig (KH: 13, VK: 19, TK: 19). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Mazda gibt mittlerweile sechs Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Gegen recht geringen Aufpreis lässt sich die Werksgarantie auf bis zu zehn Jahre oder 200.000 Kilometer ausdehnen. Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 630 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	107 kW/145 PS
Maximales Drehmoment	271 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,9 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	m²/
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.848/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.720/399 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	366/1.171 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität brutto/netto	35,5/32,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken AZENSIS FK5 SUV
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	21,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 105 g/km)
Reichweite	170 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.672/447 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/615/955 l

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

Betriebskosten	**119 Euro**	**Werkstattkosten**	**25 Euro**
Fixkosten	**85 Euro**	**Wertverlust**	**401 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	630 Euro
Steuer pro Jahr	62 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/19
Basispreis MX-30 e-SKYACTIV EV Makoto	38.490 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.740
Km-Stand bei Testbeginn	1.420 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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-

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

Mazda MX-30 e-SKYACTIV Makoto

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
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
Spurwechselassistent	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	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,2**

AUTOKOSTEN **2,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,1**
Verarbeitung	2,6
Alltagstauglichkeit	3,8
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	3,5
Innenraum	**2,9**
Bedienung	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,9
Raumangebot vorn	2,7
Raumangebot hinten	4,7
Innenraum-Variabilität	3,1
Komfort	**2,8**
Federung	2,9
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,4
Klimatisierung	3,1

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen	1,9
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,8
Lenkung	2,8
Bremse	1,7
Sicherheit	**1,7**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	3,2
Umwelt/Ecotest	**1,7**
Verbrauch/CO2	1,2
Schadstoffe	2,2

Stand: November 2022
Test und Text: Markus Schönfeld

© ADAC e.V.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	107 kW (145 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	81 kW
maximales Drehmoment	271 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,0 kWh/100km / 170 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	35,5 kWh/32 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	35,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperatiosnbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Ja
Stufen/Einstellung	5/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie:
35% "Ladezustand HV gering", 20% "Batt. demnächst laden" Batt. gelb, 0% "Ladezustand HV gering, Batt. Laden" Batt. gelb blinkt

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	im Fahrzeug, per Schlüssel

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (an Ladebuchse)

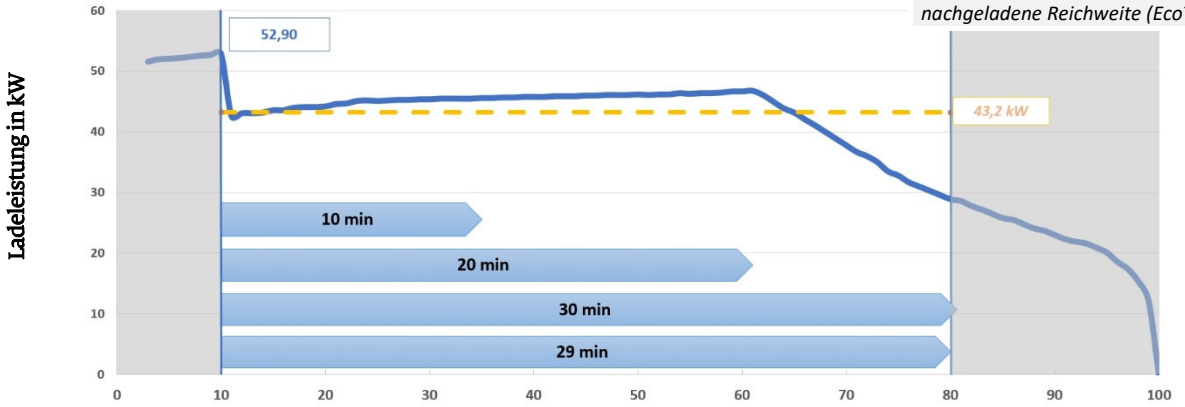
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	12,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	3 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis 50 kW	29 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

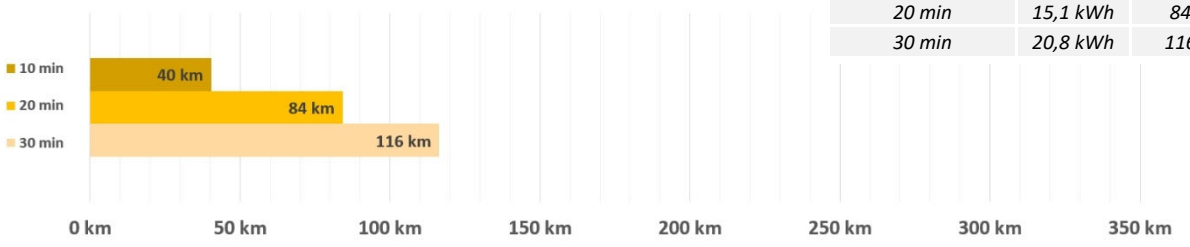
Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*43,2 kW*
Ladedauer	*00:29:00*
nachgeladene Energie	*21 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*116 km*



Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*7,2 kWh*	*40 km*	*35%*
20 min	*15,1 kWh*	*84 km*	*61%*
30 min	*20,8 kWh*	*116 km*	*80%*



ADAC-Messung kursiv