



## Mazda MX-30 e-SKYACTIV R-EV Makoto

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der Mazda MX-30 ist ein spezielles Auto. Ein coupéhaftes Kompakt-SUV, das wie ein höhergelegter Dreitürer daherkommt und seine zwei gegenläufig öffnenden Türen im Fond optisch geschickt kaschiert. Als ob dieses Fahrzeugkonzept nicht schon speziell genug wäre, legt Mazda mit dem Namenszusatz "R-EV" noch ein Alleinstellungsmerkmal drauf: Den Kreiskolbenmotor. In Kombination mit dem Elektroantrieb realisieren die Japaner damit einen seriellen Plug-in-Hybriden, dessen Wankelmotor, zusätzlich zum batterieelektrischen Betrieb, ausschließlich Strom für den Betrieb des Elektromotors produziert. Im Vergleich zum rein elektrischen MX-30 sollen so weitere Fahrten wie zum Beispiel bei Wochenendtrips oder Urlaubsfahrten ohne Ladestopp absolviert werden können. Im Test tritt der nischige Japaner in der Top-Ausstattung Makoto an und überzeugt mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Darüber hinaus weiß er mit einem wertigen Interieur und sicheren Fahreigenschaften zu gefallen. Allerdings liegt in seinem Hauptdifferenzierungsmerkmal zum rein elektrischen MX-30 auch eine Schwäche: Die Effizienz auf Langstrecken. Hier genehmigt sich der Hybrid mit leer gefahrener Batterie hohe 10,1 l/100 km, was bei einem Tankvolumen von rund 50 l letztlich für knapp 500 km Reichweite genügt. Der rein elektrische MX-30 kommt zwar nur 170 km mit seiner 32-kWh-Batterie, aber der größere Aktionsradius des Wankel-MX-30 ist angesichts der Spritkosten teuer erkauft. Zudem steigt der Öl-Konsum bei Autobahn-Tempo deutlich an und wird zum Verbrauchsfaktor. Effizienter unterwegs ist man bei disziplinierter Laderoutine und wenn man den Wankelmotor als Range-Extender für den "ladeinfrastrukturellen Notfall" begreift. Immerhin: Dank dreiphasigem Wechselstrom- und Gleichstromladen mit bis zu 36 kW, besitzt der MX-30 R-EV eine hohe Kompatibilität zur jeweils gebotenen Ladeinfrastruktur. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Niro, Peugeot 3008, Volvo XC40 Recharge.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, wertiges Interieur, sichere Fahreigenschaften, hohe Kompatibilität zur Ladeinfrastruktur
- ⊖ ineffizienter Wankelmotor mit hohem Ölverbrauch bei Autobahntempo, wenig Platz im Fond, umständliches Türkonzept

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **3,0**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,1</b>
	Stadtverkehr	<b>3,4</b>
	Senioren	<b>3,1</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>3,6</b>
	Fahrspaß	<b>2,4</b>
	Preis/Leistung	<b>2,8</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Mazda beweist im Innenraum des MX-30 Feingefühl für wertige Materialien und eine gute Verarbeitung. Das schafft ein für diese Klasse 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.

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

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 423 kg – das reicht für vier Personen und deren 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. Das 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.

Die Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden hat laut Hersteller eine Kapazität von 17,8 kWh (brutto), für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverluste 17,0 kWh benötigt. Wie der rein elektrische MX-30 kann auch die Variante mit Wankel-Range-Extender mit 11 kW Wechselstrom (AC, 3-phasig) geladen werden. Eine Ladung an der heimischen Wallbox ist somit in rund eineinhalb Stunden erledigt. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose vergehen bis zu acht Stunden. Der MX-30 R-EV verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC) mit bis zu 36 kW. Eine leere Batterie ist nach etwa 25 min. zu rund 80 % geladen.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von nur 65 km – für viele Alltagsstrecken im urbanen Bereich ausreichend, "große Sprünge"

lassen sich damit aber nicht machen. Immerhin kann man die Batterie komplett ausnutzen, denn sollte der Strom nicht ganz bis ans Ziel reichen, verhindert der Range-Extender ein Stranden. Innerorts und bei "Wohlfühltemperaturen" um 20 °C sind auch elektrische Reichweiten von über 80 km möglich. Kombiniert man den elektrischen Aktionsradius mit der Verbrenner-Reichweite, so muss der Wankel-MX-30 nach spätestens 560 km wieder zum Tanken und Laden. Dennoch machen längere Autobahnfahrten bei Geschwindigkeiten zwischen 130 und 140 km/h (Höchstgeschwindigkeit) mit dem MX-30 R-EV nur bedingt Sinn, weil der Wankelmotor sich bei diesem Autobahntempo arg abmühen muss, was neben einem unverhältnismäßig hohen Benzinverbrauch (rund 12 l/100 km) auch zu einem nennenswerten Ölverbrauch (ca. 0,5 l pro 1.000 km) führt. Wer sich auf 100 bis 120 km/h beschränkt, kann den Verbrauch aber auf unter 8 l/100 km und den Ölverbrauch auf ein übliches, sehr geringes Maß reduzieren.

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 Anhänger- 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 Waschergebn 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-



Sehr breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

Ausstattung ist zudem ein Matrix-LED-Lichtsystem installiert, welches die Fahrbahn gut ausleuchtet, wenngleich die Scheinwerfer eine ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze aufweisen. 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. Der Heckwischer ist etwas klein geraten.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

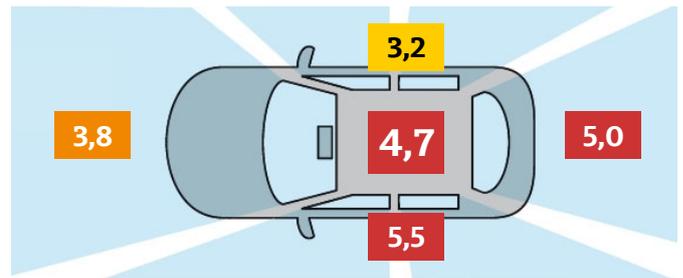
Der Fünftürer hat ein außergewöhnliches Türkonzept: Die hinteren Türen sind hinten angeschlagen, zusätzlich hat der Mazda keine feststehende B-Säule. Öffnet man beide Türen einer Seite, ist bis auf die hohen Schweller vorn und hinten ein recht bequemer Zustieg möglich. Hier zeigt sich der Vorteil der 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

## 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 Getränkeboxen 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.

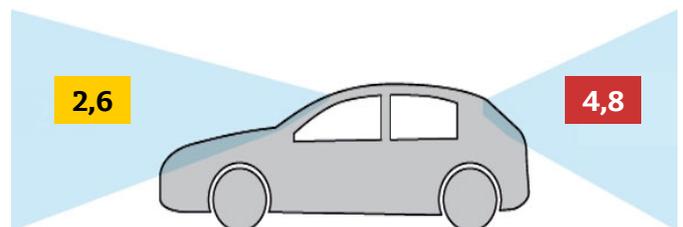
## Rundumsicht

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.



hinten an zwei Positionen offengehalten. Allerdings fallen die Haltekräfte vorn gering aus, was zur Folge hat, dass einem die Tür beim Aussteigen entgegenkommt, wenn sie nicht bis in die Endposition geöffnet wird. 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 bietet ein automatisches Verriegeln beim Entfernen vom Fahrzeug, kann aber durch einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden (Fahrzeugöffnung und Fahrzeugstart). Nähere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



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

### 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 1,85 Meter Körpergröße auf das abstehende Heckklappenschloss achten sollte. Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße, deshalb ist das Beladen mit schweren Gegenständen besonders mühsam. Beim Ausladen muss eine Stufe von 8 cm überwunden werden.

⊕ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen ergibt sich eine ebene Ladefläche bis zu den Vordersitzen. Praktisch: Im Kofferraum befindet sich eine haushaltsübliche Schuko-Steckdose mit 225 V/1.500 W.

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

### 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 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:



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

Weder an den Seiten noch unter dem Ladeboden findet man Ablagefächer, zudem bietet der Mazda keine Taschenhaken. Selbst ein Trennnetz, das bei dachhoher Beladung die Insassen schützen würde, ist nicht erhältlich.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,2 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 Tankfüllstand und Ladezustand des Batteriesystems zum Einsatz. Bei genauerem Hinsehen wird ersichtlich, dass der große zentrale Tachometer über ein hochaufgelöstes TFT-



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

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 Zentralsdisplay abrufbar.

## 2,7 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 verschie-

## 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 zwei Meter große Personen reichen. Die hohe Seitenlinie sorgt in Verbindung mit der breiten Mittelkonsole, dem hoch aufbauenden Armaturenbrett und dem dunklen Dachhimmel nur für

## 4,7 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond des Fünfsitzers ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber stark eingeeengt – 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 1,80 Meter, während die Beinfreiheit sogar nur für 1,70 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.

⊖ 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.

dene Fahrzeuginformationen wie Standort, Reifendruck, Ladestatus und Reichweite abgerufen werden. Gegen Aufpreis steht im Premium-Paket ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung.

⊖ Ladestationen werden nicht in die Routenführung integriert und müssen so manuell gesucht und hinzugefügt werden. Die Planung entfällt damit auf den Fahrer.

ein durchschnittliches Raumgefühl, ohne aber 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.



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

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.

## 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 dieser Fahrzeugklasse aber zumeist leben. Bodenwellen auf Landstraßen verdaut der Japaner ohne unangenehm nachzuschwingen. So kommt man im MX-30 gut durch den Alltag, auch Autobahnfahrten bekommt der Mazda ordentlich hin.

### 2,5 Sitze

Der Testwagen ist mit den veganen Kunstledersitzen 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, verbesserungs-

würdig sind die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die nicht längs justierbaren Kopfstützen. In der zweiten Reihe des Fünfsitzers sitzt man erwartungsgemäß 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.

### 3,0 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im Mazda MX-30 zumeist angemessen leise zu. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, nur im Falle des zuspringenden Wankelmotors hört man das Triebwerk arbeiten. Die Motordrehzahl verändert sich nicht linear mit der Fahrpedalstellung, was bei genauer Betrachtung etwas befremdlich wirken kann. Unangenehm laut wird der

Wankelmotor aber nie. Bei hohen Geschwindigkeiten sind die Windgeräusche deutlich zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein leicht erhöhter Innengeräuschpegel von 68,6 dB(A).

### 2,8 Klimatisierung

Der Mazda MX-30 ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik (Wärmepumpe mit elektrischem Kompressor) ausgestattet. Der Mazda ermöglicht durch die Wärmepumpe zusätzlich eine Standklimatisierung inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugeitigem 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 für die getestete Variante "Makoto"

serienmäßig an Bord. Im MX-30 haben die Fondinsassen eigene Lüftungsdüsen in der Mittelkonsole.

⊖ Bei den Lüftungsdüsen 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.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 125 kW/170 PS leistende Synchronmotor sorgt im MX-30 R-EV für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert die vorn eingebaute E-Maschine spontan und nutzt ihr Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Japaner trotz des Leergewichts von über 1,8 t kräftig. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt etwas mehr als einer Sekunde. Etwas

gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zügigen 5,1 s abgeschlossen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,8 s. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,1 s. Der Vortrieb wird früh bei 140 km/h abgeregelt.

### 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der MX-30 R-EV einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet - jedenfalls im reinen Elektrobetrieb. Schaltet sich der Wankelmotor in seiner Funktion als Generator zur Stromerzeugung zu, sind je nach Last Vibrationen in Lenkrad und Pedalerie zu spüren. Besonders in den Vordergrund drängt sich der Wankelmotor allerdings

nicht, was von einer guten Abschirmung zeugt. Das Ansprechverhalten der Motorkombination ist bei geladenem Akku E-Auto-typisch direkt, die Leistungsentfaltung ist homogen. Bei niedrigen Akkuständen und hoher Lastanforderung ist das Ansprechverhalten leicht verzögert, die Leistungsentfaltung ist dann anfänglich verhalten bzw. erreicht nicht das volle Potential.

### 1,1 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. 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.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 Fahrstabilität

Der MX-30 R-EV fährt sicher und berechenbar. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Japaner ohne Tadel. Er lenkt recht zielgenau an, das ESP sorgt im Anschluss mit genauen Regelungen für ein stabiles Heck. Eine hervorzuhebende Fahrdynamik legt der Mazda nicht an den Tag. Er durchfährt den Parcours leicht untersteuernd, aber stets lenkbar und erreicht durchschnittliche Durchfahrtsgeschwindigkeiten. 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 ist gut und kommt nur sehr selten an seine Grenzen. Einen ruckartigen Lenkimpuls quittiert der MX-30 R-EV mit einer deutlichen Richtungsänderung und recht kräftigen Aufbaubewegungen - bleibt dabei aber fahrstabil.

### 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. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

## 2,0 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 der Rekuperation auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss das Mazda schnellstmöglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 33,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein beachtlicher Wert. Die Rekuperation lässt sich 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. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen, One-Pedal-Driving ermöglicht der MX-30 R-EV aber nicht.

## 1,7 SICHERHEIT

### 0,7 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 (Querverkehrserkennung 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 Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option°
	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/TBC
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 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 zwei Meter Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,85 m 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

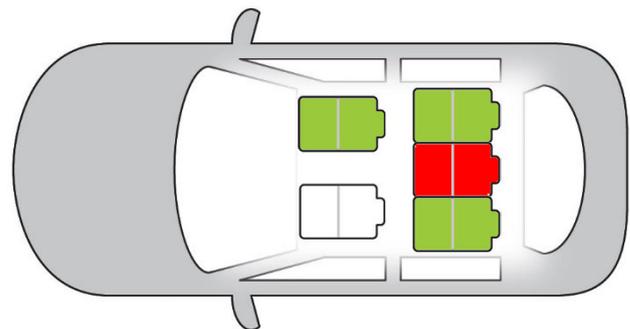
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2020) kommt der MX-30 mit 87 Prozent der erzielbaren Punkte auf eine gute Bewertung der Kindersicherheit. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. 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)

## 3,4 Fußgängerschutz

Der 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.

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Startet man mit dem Wankel-MX-30 mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 65 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mazda gibt als Reichweite nach WLTP 85 km an, was bei sehr verhaltenen Fahrweise und vor allem innerorts gerade so möglich sein

könnte – sofern die Außentemperatur zwischen 18 und 25 °C liegt. Denn bei kälteren Temperaturen wird die Batteriekapazität nicht voll genutzt. So schaltet sich bei 10 °C Umgebungstemperatur der Verbrenner schon bei einem Akkustand von rund 20 % zu – eine so ausgeprägte Temperaturabhängigkeit ist

bisher von anderen Plugin-Hybriden nicht bekannt. Der reine Stromverbrauch liegt somit bei 26,3 kWh/100 km, für einen Plugin-Hybriden ein mäßiger Wert, für ein reines Elektroauto wäre das ziemlich viel - der rein elektrische MX-30 hat im Ecotest 21,0 kWh/100 km verbraucht.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der MX-30 e-SKYACTIV R-EV auf den ersten 100 km 15,9 kWh Strom und 3,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 186 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 24 von maximal 60 möglichen Punkten.

⊕ Bei aller Kritik am Wankel-MX-30 bringt er doch ein paar Besonderheiten mit, welche den meisten Plugin-Hybriden vorenthalten werden. So lässt sich der Plugin-Mazda sowohl mit 11 kW über AC (3-phasig) als auch mit bis zu 36 kW über CCS laden, so dass man eine hohe Kompatibilität zur Ladeinfrastruktur hat und den Akku des Plugins vergleichsweise schnell wieder geladen bekommt. Nach etwa einer halben Stunde ist der leere Stromspeicher wieder zu über 80 % aufgeladen. Die relativ gesehen hohe Ladeleistung macht es auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren.

⊖ Dass der Wankelmotor wirklich nur als Range Extender für den "Notfall" gedacht ist, zeigt sich am Benzinverbrauch im

Hybrid-Modus (Batterie leer): Der liegt bei sehr hohen 10,1/100 km im gemischten Betrieb. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 7,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 9,3 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 13,0 l/100 km. Daher ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell unter 5 l/100 km reduziert. Der Hintergrund des sehr hohen Benzinverbrauchs liegt an zwei Aspekten: Zum einen ist der Wankelmotor kein besonders effizientes Konzept, auch wenn Mazda deutliche Verbesserungen erzielen konnte. Zum anderen gibt es keine direkte Kraftübertragung vom Verbrenner an die Räder, so dass doppelte Umwandlungsverluste anfallen, wenn der Wankel-MX-30 im gemischten Betrieb unterwegs ist.

## Verbrauch

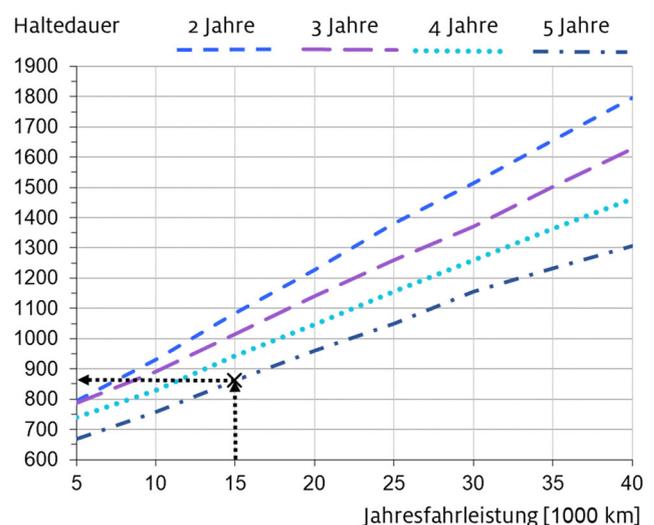
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	9,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	13,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt der Plugin-Mazda damit bei 59 Zählern, die nur für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

## Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 860 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## 2,5 Schadstoffe

⊕ Den Wankelmotor hat Mazda vorbildlich sauber bekommen - zumindest die Schadstoffemissionen fallen sehr gering aus. Auch der Partikelaußstoß gibt dank Partikelfilter keinen Anlass zur Kritik und selbst im Autobahnzyklus steigen die CO-Emissionen nicht an. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Kreiskolbenmotor nicht aus. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des erhöhten Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 35 von 50 möglichen Punkten.

## 3,0 AUTOKOSTEN

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Mazda MX-30 R-EV startet in der höchsten Ausstattungsvariante "Makoto" ab 39.990 Euro und hat dann eine sehr gute Ausstattung mit an Bord. Das Premium-Paket, das Glasschiebedach und die Lackierung in "Soul Red Crystal" steigern den Testwagenpreis schlussendlich auf 44.740 Euro. Vor allem die

aufwändige Dreischichtlackierung schlägt mit 2.000 Euro kräftig zu Buche - betont den Charakter des MX-30 aber und ist damit für Liebhaber eine Überlegung wert. Liebhaber sollte man angesichts der möglichen Kraftstoff- und Öl-Kosten auch sein, bewegt man den MX-30 R-EV häufiger auf der Autobahn (s. Verbrauchskapitel). Die Kfz-Steuer beträgt 68 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat (KH: 16, VK: 21, TK: 21). Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der vor dem Hintergrund des doch speziellen Antriebskonzeptes schwer mit letzter Sicherheit zu beziffern ist. Mazda gibt sechs Jahre

Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf die Lackierung. 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. Die Wartungsintervalle sind mit 20.000 km oder 12 Monate eng gestaffelt; der MX-30 R-EV muss somit einmal im Jahr zum Service.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	MX-30 e-SKYACTIV EV Prime-Line	MX-30 e-SKYACTIV R-EV Prime-Line
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/830
Leistung [kW (PS)]	107 (145)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	271/0	n.b./4000
0-100 km/h [s]	9,7	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	140	140
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,9 kWh E	17,5 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	21
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/20	16/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	657	800
Preis [Euro]	35.990	35.990

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km und kWh/100 km pro t]	2,1 und 8,7*
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	159/336/522
• Dachlast/Anhängelast [kg]	41/-
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,12
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	64,5**
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	132**

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (Elektro/Wankel), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	830 ccm
Leistung	125 kW/170 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,0 l & 17,5 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	21 g
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.848/1.560 mm
Leergewicht/Zuladung	1.853/398 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.155 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität/Tankinhalt	17,8 kWh/50 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azensis FK 520
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	3,9 l & 15,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/9,3/13,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	93 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	560 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.828/423 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/615/955 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>141 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>80 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>98 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>541 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	860 Euro		
Steuer pro Jahr	18 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/21		
Basispreis MX-30 e-SKYACTIV R-EV Makoto	40.490 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.710 km
Auffälligkeiten/Mängel	Erhöhter Ölverbrauch bei Volllast

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](http://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<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/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 Fahrerseite	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 650 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro (Paket)°/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: April 2024  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat