



Mazda CX-30 2.0 e-SKYACTIV-G 122 Exclusive-Line

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (90 kW/122 PS)

Mazda hat dem Kompakt-SUV CX-30 zum Modelljahr 2024 ein kleines Technik-update verpasst, das im Wesentlichen das Interieur und dabei vorrangig das Cockpit betrifft. Äußerlich kommt der Fünftürer unverändert daher, allerdings bestand hier auch kein Handlungsbedarf - der Japaner sieht auch nach fünfjähriger Bauzeit noch frisch aus. Auffälligste Änderung ist das von 8,8 auf 10,25 Zoll angewachsene Zentraldisplay, das in Kombination mit Apple CarPlay und Android nun zusätzlich über eine Touchfunktion verfügt. Die Anbindung des Smartphones ist jetzt auch kabellos möglich, was besonders im Zusammenspiel mit der induktiven Ladeschale praktisch ist.

Abgesehen davon wartet der CX-30 mit den bereits bekannten Stärken und Schwächen auf. Er punktet mit seinem bemerkenswert wertigen Interieur, der intuitiven Bedienung, den sicheren und agilen Fahreigenschaften, der umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie der großzügigen Fahrzeuggarantie von sechs Jahren/150.000 km. Weniger gefallen haben uns das knappe Platzangebot in der zweiten Sitzreihe, die mäßige Rundumsicht sowie die im Autobahnzyklus des ADAC Ecotest erhöhten Emissionswerte - Mazda verzichtet auf den heutzutage üblichen Partikelfilter. Mit einem Grundpreis von 30.190 Euro ist der Mazda CX-30 e-Skyactiv-G 122 Exclusive-Line auch preislich eine attraktive Alternative zu den etablierten Platzhirschen und zudem besser ausgestattet ist als die meisten Konkurrenten. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X2, Mercedes GLA, Nissan Qashqai, Seat Ateca, VW Tiguan.

- +** wertiges Interieur, gute Bedienung, sichere und agile Fahreigenschaften, sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, sechsjährige Fahrzeuggarantie bis 150.000 km
- schlechte Rundumsicht, knapper Fond, hohe Ladekante, durchzugsschwacher Benziner, erhöhte Emissionswerte

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Die 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.

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.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,2 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 820 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 513 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt es zwar ungewöhnlicherweise für ein SUV keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 75 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein 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 sind für den Japaner nicht zu haben. Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

3,3 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.

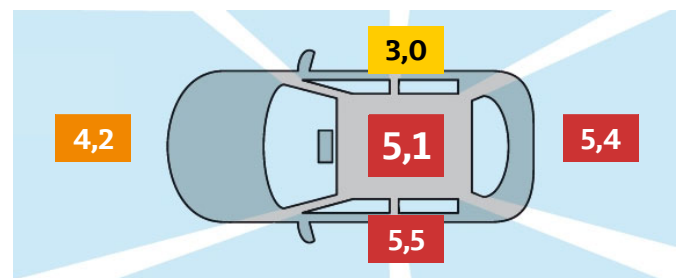
Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten sind beim Mazda CX-30 Exclusive-Line serienmäßig – gegen Aufpreis kommen noch drei weitere Kameras hinzu, die ein 360-Grad-Bild der Fahrzeugumgebung erzeugen.

Bereits ab Werk ist das SUV mit Voll-LED-Scheinwerfern

inklusive Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist zudem ein LED-Lichtsystem mit dynamischem Fernlichtassistenten erhältlich. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings nicht zu haben. Die Rückleuchten sind ebenfalls

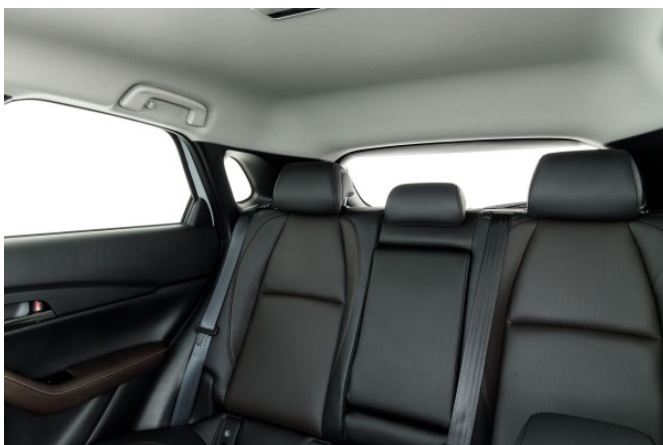
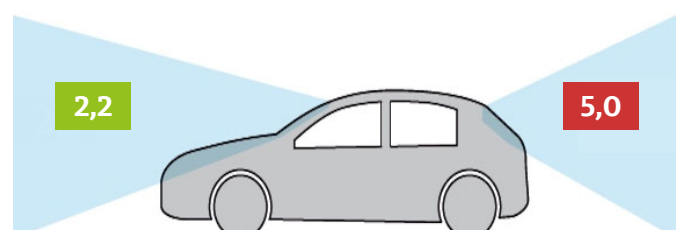
Rundumsicht

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.



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

komplett in LED-Technik ausgeführt. Der Innenspiegel blendet ebenso wie der asphärisch gestaltete fahrerseitige Außenspiegel ab Werk automatisch ab.

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

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank den angemessen 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 Fahrzeug ohne Zutun des Fahrers. Die Außenbeleuchtung inklusive Front- und Rücklichter sowie der Zusatzleuchten in den Außenspiegeln erhellen für eine gewisse Zeit das Umfeld.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist nicht ausreichend abgesichert und kann durch einen Reichweitenverlängerer

3,4 Kofferraum-Volumen

Ab dem Ausstattungslevel Exclusive-Line ist beim CX-30 ein variabler Kofferraumboden serienmäßig an Bord, welcher den Namen Smart Cargo System trägt. Damit kann man 45 l Stauraum unter dem Boden abtrennen. Der Kofferraum fällt insgesamt durchschnittlich aus, hier haben einige Konkurrenten mehr Platz zu bieten. Bis zur Gepäckraumabdeckung und bei eingelegtem Ladeboden fasst das Ladeabteil 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

Der Testwagen hat die optionale elektrische Heckklappenbetätigung an Bord. Sie öffnet und schließt per Tastendruck am Armaturenbrett, auf der Fernbedienung 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, wodurch sich das

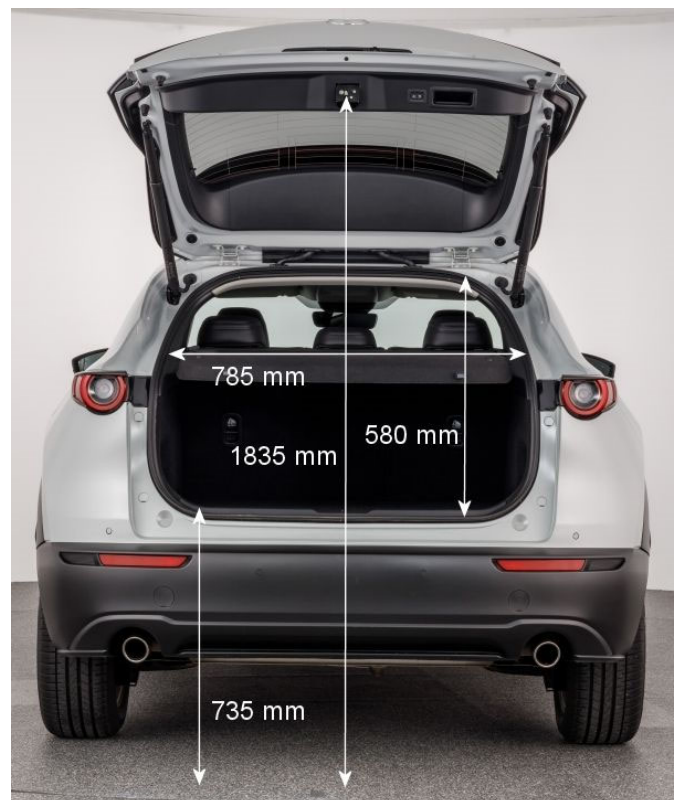
Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar. Viele Konkurrenten bieten mittlerweile einen Einparkassistenten an – Mazda nicht.

Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

überlistet werden. Nähere Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).



Mit 265 l Volumen ist der Kofferraum des CX-30 für ein Fahrzeug 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 Angelegenheit.

Beladen mit schweren Gegenstände recht mühsam gestaltet. Der Ladeboden ist beim serienmäßigen Smart Cargo System zweifach quer zum Fahrzeug klappbar und kann auch so aufgestellt werden, dass er die Hälfte des Kofferraums abtrennt. Zudem passt bei diesem System die Hutablage unter den Boden

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

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

⊖ 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.

2,7 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Mazda CX-30 sieht nicht nur aufgeräumt aus, 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. 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 Aufbaubewegungen des Fahrzeugs zielsicher bedienen kann. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer auf Anhieb. Wird der Inhalt des Smartphones auf dem von 8,8 auf 10,25 Zoll angewachsenen Zentralscreen dargestellt, ist die Bedienung nun auch per Touchscreen möglich. Das ist einerseits praktisch, da die Systeme von Apple und Google für die Touchbedienung konzipiert sind. Allerdings ist die Platzierung des Displays auf die Bedienung per Controller ausgelegt. Dementsprechend ist der Touchscreen weit vom Fahrer entfernt positioniert und damit nur schlecht zu erreichen.

Das Kombiinstrument ist mit einem digitalen Tachometer ausgeführt, der allerdings als klassisches Rundinstrument dargestellt wird und hervorragend abzulesen ist. Gleiches gilt

für den analogen Drehzahlmesser und die Anzeigen für Tankinhalt und Motortemperatur.

Das Multifunktionslenkrad ist mit seinen zahlreichen Tasten etwas unübersichtlich geraten. Immerhin hat Mazda die Kritik des ADAC ernst genommen und die Ablesbarkeit verbessert: Nun sind alle Tasten schwarz und nicht mehr teilweise silber gefärbt. Somit lässt sich die weiße Beschriftung deutlich besser ablesen.



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

2,8 Multimedia/Konnektivität

Das serienmäßige Multimedia-Angebot ist zufriedenstellend. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navi-

gationssystem (SD-Karte), zwei USB-C-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Letzteres ist nun auch kabellos möglich, was insbesondere in

Kombination mit der ebenfalls serienmäßigen Ladeschale praktisch ist. Neu: Wird der Inhalt des Smartphones auf dem Zentralscreen dargestellt, ist die Bedienung auch per Touch-

screen möglich. Gegen Aufpreis steht ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung.

2,6 Raumangebot vorn

Der Mazda 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 optionale Glasschiebedach ist dem CX-30 e-Skyactiv-X vorbehalten.

4,2 Raumangebot hinten

⊖ Das Platzangebot auf der Rücksitzbank fällt für ein Kompakt-SUV recht knapp aus, was vorrangig an der dürftigen Beinfreiheit liegt. Bei auf eine 1,85 m große Person eingestellten Vordersitz reicht diese gerade einmal für 1,75 m große Mitfahrer, die dann noch eine gute Handbreit 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.

Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,9 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 Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-l-Flaschen. Das

2,7 KOMFORT

3,1 Federung

Der Mazda CX-30 ist mit einer recht simplen Fahrwerkskonstruktion ausgerüstet. An der Hinterachse kommt eine Verbundlenker-Konstruktion zum Einsatz, eine adaptive Dämpferregelung ist - wie bei asiatischen Kompaktmodellen üblich - nicht erhältlich.

In Kombination mit der recht straffen Fahrwerksabstimmung ergibt sich ein allenfalls durchschnittlicher Federungskomfort.

Besonders innerorts spricht das Fahrwerk auf Unebenheiten recht wirsch an, was das Komfortempfinden deutlich schmälert. Bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich das Ansprechverhalten etwas, zu einer Sänfte auf Rädern wird der CX-30 aber auch dann nicht. Zwar liegt der Aufbau recht ruhig, tiefe Bodenwellen führen infolge der straffen Abstimmung aber teils zu katapultartigen Beschleunigungen des Aufbaus.

2,7 Sitze

Der Testwagen ist mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet. Eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt Memory-Funktion und elektrisch verstellbarer Zweiwege-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 aber nicht erhältlich. Die Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem,

verbesserungswürdig sind allerdings 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 Oberschenkelaufgabe 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h haben wir im Innenraum einen Geräuschpegel von 66,6 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 serienmäßigen 18-Zöller.

2,4 Klimatisierung

⊕ Der Mazda CX-30 ist als Exclusive-Line mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung vorn ausgestattet. Eine Lenkradheizung kostet Aufpreis, beheizbare Fondsitze oder eine Standheizung sind für den Japaner nicht erhältlich. Besser als im Mazda 3 haben es die Fondpassagiere im CX-30, sie haben eigene Lüftungsdüsen am Ende der

Mittelkonsole. Optional sorgen hinten verdunkelte Scheiben bei Sonnenschein für ein angenehmeres Klima.

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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Zweiliter-Benziner entwickelt in der schwächsten Leistungsstufe 122 PS und maximal 213 Nm, die erst bei 4.000 Touren bereit stehen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Fronttriebler 6,0 s im zweiten Gang, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,3 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 11,5 beziehungsweise 16,4 s. Im sechsten Gang schlägt das schwächliche Drehmoment allerdings voll durch, hier braucht das SUV

knapp 24 s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Verbesserungswürdig ist zudem das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, mit 2,5 s braucht der Japaner hier überdurchschnittlich lange. Mazda gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 186 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.

2,6 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. Die Akustik ist angenehm zurückhaltend. Nur bei sehr hohen Drehzahlen verfällt er ins Dröhnen.

Der mit einer Zylinderabschaltung ausgerüstete Benziner legt

eine gute Laufkultur an den Tag – zumindest im Vierzylinder-Betrieb.

⊖ 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 merklich zu und sind im Innenraum deutlich zu spüren.

1,4 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, aufgrund des recht drehmomentschwachen Saugmotors rotiert die Kurbelwelle bei Tempo 130 bereits mit 2.750 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 problemlos. Er lenkt bemerkenswert präzise 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. Allradantrieb ist den stärkeren Antriebsvarianten des CX-30 vorbehalten.

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 34,5 m

(Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,6 SICHERHEIT

0,6 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- 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 Augenbewegungen 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. Lobenswert: Mazda verbaut eine separate Taste, mit der man die akustische Warnung des intelligenten Geschwindigkeitsassistenten (ISA) deaktivieren kann.
























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 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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 erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

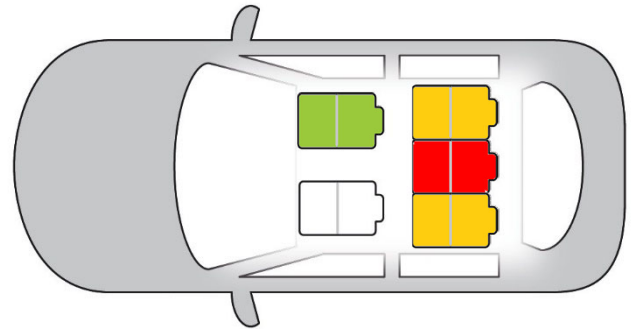
⊖ Zur Seite gerichtete Isofix-Sitze sind hinten außen nicht erlaubt. Der Abstand von Gurtanlenkpunkt zu Gurtschloss ist beim hinteren Mittelsitz recht klein, die meisten Kindersitze lassen sich nicht wirklich stabil befestigen, zudem fehlt auch hier eine Isofix-Verankerung.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis 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)

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 Verletzungs-

risiko. 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

3,3 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda CX-30 e-Skyactiv-G 122 liegt im ADAC Ecotest bei 6,2 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 168 g pro km, trotz Mild-Hybrid-System und Zylinderabschaltung. Nach den aktuellen ADAC Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 27 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,3 l alle 100 km.

2,6 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen schneidet der CX-30 nur zufriedenstellend ab, während sich die meisten Konkurrenten hier keine Blöße geben. Ein unter Volllast und hohen Drehzahlen erhöhter CO-Ausstoß und ein in allen Prüfzyklen leicht erhöhter Partikelaustritt kosten dem Skyactiv-G ohne Partikelfilter wertvolle Punkte, sodass er 34 von 50 maximal erreichbaren Zählern bei der Schadstoffbewertung erhält. In Verbindung mit

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

den 27 Punkten des Verbrauchs-Kapitels erreicht der Japaner 61 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

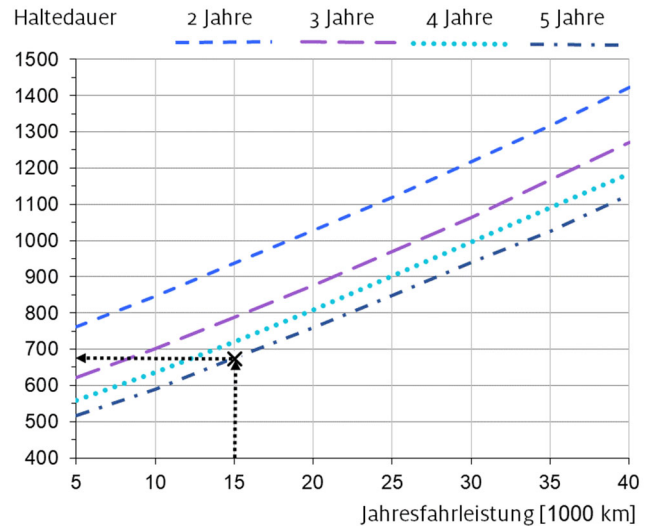
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 30.190 Euro ist der Mazda CX-30 e-Skyactiv-G 122 Exclusive-Line attraktiv eingepreist, zumal die Ausstattung sehr umfangreich ausfällt. 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 diese Annehmlichkeiten hier serienmäßig an Bord. Die Kfz-Steuer beträgt 121 Euro pro Jahr. Während die HaftpflichtEinstufung recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen dem Kunden eher teuer. Mazda gibt sechs Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Zudem lässt sich die Fahrzeuggarantie um jeweils ein weiteres Jahr bis zum vollendeten zehnten Jahr nach Beginn der Neuwagengarantie oder bis zu einer Gesamtlauflistung von 200.000 km verlängern.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 675 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,2
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	187/435/700
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/919
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,89
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	209

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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

4-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	213 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
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	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ujina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,5/16,4/23,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azensis FK510 SUV
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,5/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	145 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.414/513 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/615/990 l

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

Betriebskosten	160 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	340 Euro
Monatliche Gesamtkosten	675 Euro		
Steuer pro Jahr	121 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/23		
Basispreis CX-30 2.0 e-SKYACTIV-G 122 Exclusive-Line	30.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.736 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. * 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	1.400 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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	Zubehör
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Juli 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner