



Mazda CX-30 2.5 e-SKYACTIV-G 140 Takumi Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Für das Modelljahr 2025 hat Mazda dem CX-30 ein kleine Überarbeitung zukommen lassen, die vorrangig das Motorenprogramm betrifft. Äußerlich bleibt der Fünftürer unverändert, was jedoch kein Nachteil ist – auch nach sechs Jahren Bauzeit wirkt das „Kodo“-Design des Japaners alles andere als altbacken, sondern erfreulich klar und zeitlos. Größte Neuerung unter dem Blechkleid ist der neue 2,5 l große Basisbenziner mit 140 PS, der das Zweiliter-Aggregat mit 122 PS ersetzt. Mazda verweigert sich weiterhin dem weitverbreiteten Downsizing-Trend (kleinvolumige Motoren mit Turboaufladung) und setzt stattdessen auf „Rightsizing“, d. h. Motoren mit vergleichsweise großem Hubraum. Das leicht gestiegene und früher abrufbare Drehmoment sorgt für ein etwas souveräneres Fahrgefühl. Wer mit dem CX-30 flott vorankommen möchte, muss aber weiterhin die Drehzahlleiter emporklettern. Einen Verbrauchsvorteil konnte im ADAC Ecotest trotz Spritsparmaßnahmen wie einem Mildhybridsystem und einer Zylinderabschaltung nicht ermittelt werden - im Gegenteil: Mit 7,3 l/100 km fällt der Verbrauch für ein aktuelles Kompakt-SUV deutlich zu hoch aus. Tipp: Wer nicht überwiegend im Stop-and-go-Verkehr unterwegs ist, sollte sich die 2.000 Euro Aufpreis für das Automatikgetriebe des Testwagens besser sparen. Das senkt nicht nur den Verbrauch um einige Zehntelliter, die knackige Sechsgangschaltung passt auch besser zum Charakter des Japaners. Abgesehen davon besitzt der CX-30 seine bekannten Stärken und Schwächen. Er überzeugt mit seinem wertigen Interieur, der intuitiven Bedienung, den sicheren und agilen Fahreigenschaften, der umfangreichen Ausstattung sowie der großzügigen Fahrzeuggarantie. Weniger positiv fallen das begrenzte Platzangebot im Fond sowie im Kofferraum, die mäßige Rundumsicht und der nur durchschnittliche Federungskomfort auf. Mit einem Preis von 38.940 Euro ist der Mazda CX-30 2.5 e-Skyactiv-G 140 Automatik in der Topausstattung Takumi zwar kein Sonderangebot, entschädigt dafür allerdings mit einer Komplettausstattung, die kaum noch einen Wunsch offenlässt. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q2, Hyundai Kona, Skoda Karoq, VW T-Roc.

- + wertiges Interieur, gute Bedienung, sichere und agile Fahreigenschaften, sehr umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, sechsjährige Fahrzeuggarantie bis 150.000 km
- schlechte Rundumsicht, mäßiger Federungskomfort, knapper Fond und Kofferraum, durstiger und aufgrund Zylinderabschaltung teils unkultivierter Benziner

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Die gute Verarbeitung und angenehme Materialien sorgen für ein hochwertiges Ambiente, das zu den wertigsten im Segment der Kompaktklasse zählt und es locker mit der deutschen Premium-Konkurrenz aufnehmen kann. Besonders in der getesteten Topausführung Takumi hinterlässt das Interieur dank der serienmäßigen Lederausstattung (Sitze, teilweise in den Türen und auf dem Mitteltonnel), Ziernähten und Applikationen in Chromoptik einen nobleren Eindruck als die meisten Mitbewerber. Auch beim Unterboden hat Mazda Sorgfalt walten lassen, er ist glattflächig gestaltet und bis auf den hinteren Bereich

weitgehend verkleidet. Nur bei Details wie etwa der hinteren Türverkleidung, die im Gegensatz zur vorderen Tür im oberen Bereich nicht mit geschäumtem Kunststoff überzogen ist, hat 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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 7,3 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 700 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 508 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 obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 t

wiegen, wenn er über ein eigenes Bremssystem verfügt. Ungebremste Hänger sind lediglich 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.

3,1 Licht und Sicht

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe sehr schräg verläuft. Die Scheibenwischer bieten ein großes Wischfeld. Die in die Wischer integrierten Spritzdüsen tragen dazu bei, dass das Waschergebnis selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut ausfällt. Ein 360-Grad-Kamerasystem sowie Parksensoren vorn und hinten sind beim Mazda CX-30 Takumi serienmäßig, ein Parkassistent ist hingegen nicht erhältlich. Bereits ab Werk ist das SUV mit Voll-LED-Scheinwerfern und stets mit einer automatischen Leuchtweitenregulierung sowie einer Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet - letzteres ist eine Ausnahme und den Japanern hoch anzurechnen. In der Ausführung Takumi ist der CX-30 serienmäßig mit einem Matrix-LED-Lichtsystem samt dynamischem Fernlichtassistenten und Abbiegelicht ausgestattet. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings nicht zu haben. Die Rückleuchten sind ebenfalls 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



Unter der breiten C-Säule und der hohen Heckscheibenunterkante leidet die Rundumsicht. Einen Parkassistenten hat Mazda gar nicht im Programm.

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 nicht. Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessenen dimensionierten Türausschnitte 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 - auf Wunsch lässt sich diese Funktion auch deaktivieren. Die Außenbeleuchtung inklusive Front- und Rücklichter sowie Zusatzleuchten in den Außenspiegeln erhellt für eine gewisse Zeit das Umfeld.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist nicht ausreichend abgesichert und kann durch einen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Nähere Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).

3,4 Kofferraum-Volumen

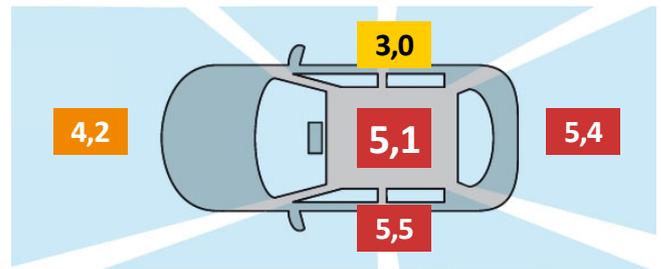
Das Kofferraumvolumen fällt für ein Kompakt-SUV enttäuschend aus, hier haben die meisten Konkurrenten mehr Platz zu bieten. Bis zur Gepäckraumabdeckung und bei eingelegtem Ladeboden fasst das Ladeabteil 265 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen dann bis zum Dach 345 l oder alternativ sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 615 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 990 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem faltbaren Ladeboden findet man ein ca. 45 l großes Staufach vor.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Im CX-30 Takumi öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch. Sie lässt sich per Tastendruck am Armaturenbrett, auf der Fernbedienung oder direkt an der Heckklappe betätigen. Trotz des schlüssellosen Zugangssystems besitzt der CX-30 keine berührungslöse Aktivierung per Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Ladeöffnung ist recht groß und die Klappe schwingt so weit auf, dass man erst ab 1,85 m Körpergröße daran stoßen kann. Zudem lässt sich die Öffnungshöhe einstellen. Die Ladekante liegt mit 74 cm recht hoch über der Straße, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen 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

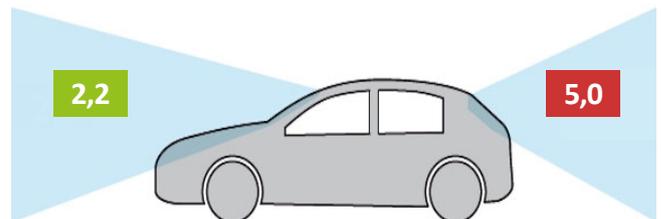
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Der kleine Laderaum des CX-30 fasst bis zur Hutablage 345 l. Klappt man die Rücksitze um, so erhält man ein Volumen von bis zu 990 l (dachhoch).



Die Ladekante fällt mit 74 cm recht hoch aus und erschwert das Einladen schwerer Gegenstände.

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

⊖ Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach ausgeleuchtet.

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.

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.

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

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 Wählhebel 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.



Mazda verbaut entgegen dem Trend noch echte physische Tasten für die Klimabedienung. Allgemein lässt sich das System auch gut während der Fahrt über den Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel bedienen.

Gleiches gilt für den analogen Drehzahlmesser und die Anzeigen für Tankinhalt und Motortemperatur. Das Multifunktionslenkrad ist mit seinen zahlreichen Tasten etwas unübersichtlich geraten, verfügt aber erfreulicherweise über konventionelle Tasten, die inzwischen nicht mehr silberfarben, sondern schwarz und damit besser zu erkennen sind.

2,4 Multimedia/Konnektivität

Mit dem Modelljahr 2025 hat Mazda die Multimedia-Ausstattung nochmals erweitert. So bietet das stets serienmäßige Navigationssystem nun Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) sowie sieben Jahre lang kostenlose Kartenupdates. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem (SD-Karte), zwei USB-C-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und

Android Auto. Letzteres ist auch kabellos möglich, was insbesondere in Kombination mit der ebenfalls serienmäßigen Ladeschale praktisch ist. Wird der Inhalt des Smartphones auf dem Zentralscreen dargestellt, ist die Bedienung auch per Touchscreen möglich. Als Takumi ist der CX-30 zudem mit dem Bose-Soundsystem samt zwölf Lautsprechern ausgestattet, das mit einem guten Klang überzeugen kann.

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 im Verbund mit der breiten Mittelkonsole für ein nur durchschnittliches Raumgefühl, ohne aber einzuengen.

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 eingestelltem 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.

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. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren

2,6 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

2,5 Sitze

Der CX-30 Takumi ist serienmäßig mit Ledersitzen ausgestattet, der Fahrersitz verfügt zudem über eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt Memory-Funktion und elektrisch verstellbarer Zweiwege-Lordosenstütze. 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

⊖ Das optionale Glasschiebedach ist dem CX-30 e-Skyactiv-X vorbehalten.



Die Beinfreiheit im Fond fällt dürftig aus. Stellt man den Sitz auf einen Fahrer mit 1,85 m Körpergröße ein, haben hinten nur noch Passagiere mit maximal 1,75 m Platz.

Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-l-Flaschen. Zudem gibt es lediglich auf der rechten Seite eine Lehrentasche.

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.

Sitzkomfort. Die Sitzposition ist auch dank der dick gepolsterten Armauflagen 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, der Sitzkomfort ist dank der bequemen Polsterung und der serienmäßigen Mittelarmlehne durchaus angenehm. Die Oberschenkelauflage fällt etwas kurz

aus und ist ebenso wie die Lehne nur wenig konturiert. Die Sitzposition geht in Ordnung, allerdings sind die Beine etwas stärker

angewinkelt. Der unbequeme Mittelsitz ist nur für kürzere Strecken geeignet.

2,7 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h haben wir im Innenraum einen Geräuschpegel von 67,4 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.

2,2 Klimatisierung

⊕ Mit Ausnahme der Basisausführung "Prime-Line" (manuelle Klimaanlage) ist der Mazda CX-30 stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung vorn ausgestattet. Der CX-30 Takumi bringt zudem eine Lenkradheizung mit, 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 zentrale Lüftungsdüsen. Getönte

Scheiben ab der B-Säule schützen die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung, Rollos sind für die hinteren Seitenscheiben hingegen nicht zu haben.

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

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

Während die meisten Hersteller heutzutage auf das Downsizing-Prinzip verfolgen, d. h. kleinvolumige Motoren mit Turboaufladung verbauen, geht Mazda mit seinem "Rightsizing" einen anderen Weg. Die Japaner setzen auf großvolumige und freisaugende Ottomotoren. Jüngstes Beispiel ist die neue Einstiegsmotorisierung im CX-30, in der ein hubraumstarker 2,5 l großer Benziner zum Einsatz kommt. Der Vierzylinder leistet in Anbetracht des großen Hubraums bescheidene 140 PS/103 kW und entwickelt ein überschaubares Drehmoment von 238 Nm, das erst ab vergleichsweise späten 3.300 Touren zur Verfügung steht. Das serienmäßige Mild-Hybrid-System speichert die beim Bremsvorgang freigesetzte Energie in einer 24-V-Batterie und unterstützt damit über

einen riemengetriebenen Startergenerator (5,1 kW, 48 Nm) den Verbrennungsmotor beim Beschleunigungsvorgang. Zwar ist in das Aggregat damit kräftiger als der bisherige Zweiliter-Einstiegsbenziner mit 122 PS und 213 Nm, doch auch der "neue" Motor benötigt höhere Drehzahlen, soll es flott vorangehen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der mit der optionalen Sechsstufen-Automatik ausgestattete Testwagen 5,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,6 s. Das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h ist auch dank der Automatik, die bei voll durchgetretenem Gaspedal in den ersten Gang zurückschaltet, mit lediglich 1,2 s sehr gut. Mazda gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 191 km/h.

2,4 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 weitgehend recht zurückhaltend, lediglich bei sehr hohen Drehzahlen wird der Benziner über Gebühr laut.

um den Kraftstoffverbrauch sowie die Emissionen zu reduzieren. Sind Zylinder eins und vier stillgelegt, nehmen die Vibrationen merklich im Innenraum deutlich zu spüren und schmälern den Komfort nachhaltig.

⊖ 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,

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Mazda CX-30 ist neben der manuellen Sechsgang-Schaltung auch mit einer Wandlerautomatik (2.000 Euro Aufpreis) zu haben, mit der der Testwagen ausgestattet ist. Während das knackig und präzise manuelle Getriebe in den bisher getesteten CX-30-Modellen ausnahmslos überzeugen konnte, kann man dies von der Automatik nicht uneingeschränkt behaupten. Das Getriebe agiert vergleichsweise träge, zudem sind in den unteren Fahrstufen mitunter auch Schaltrücke zu spüren. Aufgrund der lediglich sechs Fahrstufen fallen die Drehzahlsprünge recht groß

aus, zudem rotiert die Kurbelwelle im höchsten Gang bei Tempo 130 km/h bereits mit 2.600 Touren. 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 durchheilt 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 ist gut und kommt nur selten an seine Grenzen. Allradantrieb ist den stärkeren Antriebsvarianten des CX-30 vorbehalten.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist recht leichtgängig, bei höheren Geschwindigkeiten aber steigen die Lenkkräfte spürbar an. Um die Mittellage fehlt es etwas an Rückmeldung, zudem zeigt die Lenkung mitunter Rastereffekte und stellt im unteren Geschwindigkeitsbereich nicht vollständig in die Nulllage zurück. Bei größeren Lenkwinkeln wird 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.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda CX-30 im Test durchschnittlich 33,7 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 serienmäßige 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 in der Schalterleiste links vom Lenkrad, 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	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 erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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.

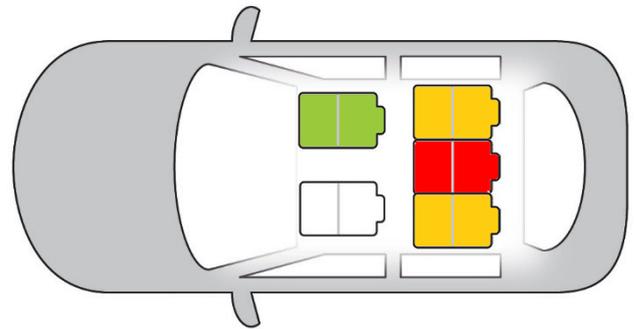
⊖ Zur Seite gerichtete Isofix-Sitze sind hinten außen nicht erlaubt. Der Abstand von Gurtanlenkpunkt zu Gurtschloss ist beim hinteren Mittelsitz recht klein, die meisten Kindersitze lassen sich nicht wirklich stabil befestigen, zudem fehlt auch hier eine Isofix-Verankerung. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr

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

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)

weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda CX-30 2.5 e-Skyactiv-G 140 Automatik liegt im ADAC Ecotest bei 7,3 l/100 km. Damit verbraucht der Japaner stattliche 1,1 l mehr als die 2024 getestete Ausführung mit dem vorherigen Zweiliter-Basisbenziner und Schaltgetriebe. Ein Sprintsparereffekt stellt sich mit dem großvolumigen Sauger somit nicht ein, auch wenn die Wandlerautomatik den Verbrauch im Vergleich zum manuellen Getriebe um einige Zehntelliter nach oben treibt. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 193 g pro km, trotz Mild-Hybrid-System und Zylinderabschaltung. Nach den aktuellen ADAC Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 19 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,5 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei hohen 8,7/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen schneidet der CX-30 2.5 e-Skyactiv-G 140 sehr gut ab, sodass er die Maximalausbeute von 50 erreichbaren Zählern bei der Schadstoffbewertung erhält. In

Verbindung mit den 19 Punkten des Verbrauchs-Kapitels erreicht der Japaner 69 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

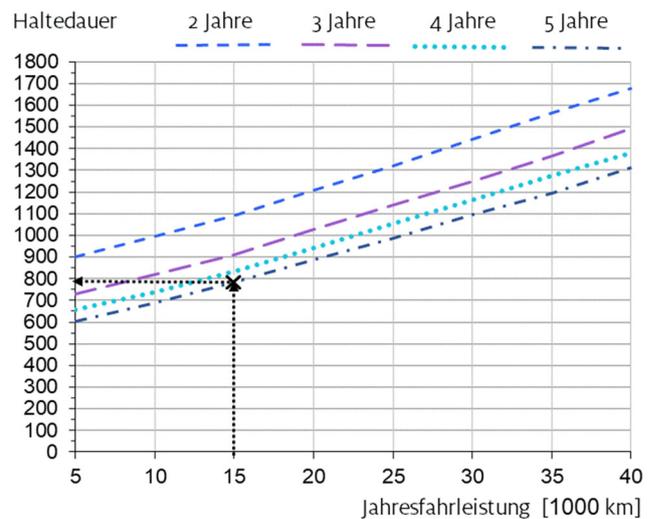
2,8 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 29.440 Euro ist der Mazda CX-30 2.5 e-Skyactiv-G 140 attraktiv eingepreist. In der getesteten Top-Ausstattung Takumi und dem optionalen Automatikgetriebe sind hingegen happige 38.940 Euro fällig. Allerdings muss man dem Japaner zugutehalten, dass er nahezu voll ausgestattet ist. Selbst Lederpolster, Head-up-Display, 360-Grad-Kamera und ein Bose-Soundsystem sind bereits an Bord - Annehmlichkeiten, für die selbst Kunden der oberen Mittelklasse oftmals Aufpreis zahlen müssen. Der Testwagen ist lediglich mit dem typischen Mazda-Rot zusätzlich ausgestattet und kommt auf einen Gesamtpreis von 39.940 Euro. Die Kfz-Steuer beträgt 166 Euro pro Jahr. Während die HaftpflichtEinstufung (KH: 17) recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 23; VK: 20) dem Kunden eher teuer.

Vorbildlich: Mazda gibt üppige 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: 785 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CX-30 2.5 e-SKYACTIV-G 140 Prime-Line	CX-30 2.5 e-SKYACTIV-G 140 Prime-Line Auto- matik	CX-30 2.0 e-SKYACTIV-X 186 Center-Line	CX-30 2.0 e-SKYACTIV-X 186 Center-Line Auto- matik	CX-30 2.0 e-SKYACTIV-X 186 Center-Line AWD	CX-30 2.0 e-SKYACTIV-X 186 Center-Line AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/2488	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	103 (140)	137 (186)	137 (186)	137 (186)	137 (186)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	238/3300	238/3300	240/4000	240/4000	240/4000	240/4000
0-100 km/h [s]	9,7	10,3	8,3	8,6	8,7	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	191	204	204	204	204
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 S	6,5 S	5,7 S	6,2 S	6,2 S	6,6 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	135	147	129	139	138	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/23	17/20/23	16/20/23	16/20/23	16/20/23	16/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	134	164	110	134	131	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	670	704	693	728	727	759
Preis [Euro]	29.440	31.440	33.590	35.590	35.590	37.590

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

Informationen rund um Effizienz und Nachhaltigkeit

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	180/418/673
• Dachlast/Anhängelast [kg]	51/883
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,89
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	92,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	229

* 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-Benziner, Mild-Hybrid, Euro 6e	
Hubraum	2.488 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	238 Nm bei 3.300 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.795/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.484/496 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.398 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 (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R 18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azenis FK520
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,5/6,3/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	167 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	695 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1472/508 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/615/990 l

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

Betriebskosten	169 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	109 Euro	Wertverlust	419 Euro
Monatliche Gesamtkosten	785 Euro		
Steuer pro Jahr	166 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/23		
Basispreis CX-30 2.5 e-SKYACTIV-G 140 Takumi Automatik	38.940 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.940 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.467 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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

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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	-
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
Spurwechslassistent	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
Metalliclackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: März 2025

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