



## Mazda CX-30 SKYACTIV-D 1.8 Selection

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Zwischen CX-3 und CX-5 passt doch noch etwas, dachte sich Mazda. Flugs wurde auf der neuesten Fahrzeugplattform der Japaner, die auch schon der Mazda 3 nutzt, noch ein SUV kreiert. Es nennt sich CX-30 und kann als hochbeinige Variante des Mazda 3 verstanden werden. Es sind die gleichen Motoren verfügbar, die hochwertigen Cockpits ähneln sich sehr, die schon serienmäßig umfangreichen Assistenzfunktionen sind die selben und, das wird jetzt mancher SUV-Anhänger bemerkenswert finden, der Kofferraum ist bis auf wenige Liter genauso groß. Nureben über eine höhere Ladekante erreichbar. Andererseits hat der hochbeinige Mazda eine elektrische Heckklappe, der Mazda 3 muss mit Muskelkraft geöffnet und geschlossen werden. Was hat man nun vom SUV? Einen komfortableren Einstieg und eine etwas bessere Übersicht über den Verkehr (solange nicht jeder ein SUV fährt). Zum Glück hat man aber auch eine nicht übertrieben dynamisch angehauchte Abstimmung von Fahrwerk und Lenkung, die die neue Fahrzeugplattform hergibt. Sicher und mit Fahrspaß ist man unterwegs, dem CX-30 lässt sich in Sachen Fahrzeugdynamik nichts vorwerfen. Der Diesel im Testwagen ist indes mit Licht und Schatten unterwegs: Er ist mit einer nicht nur im Segment außerordentlich guten Laufruhe gesegnet; man ist entspannt unterwegs. Mitunter aber auch entspannter als gewollt, denn nach Schaltvorgängen dauert es gefühlte Ewigkeiten, bis der Motor wieder Druck aufbaut. Der Verbrauch im Ecotest liegt bei 5,5 Litern auf 100 Kilometer, die Stickoxide hat er bis auf Vollgasetappen im Griff. Zu haben ist der CX-30 Selection als Diesel ab 28.290 Euro, ein gutes Angebot für ein sehr engagiertes Auto in der Mittelklasse, das in manchen Bereichen wie dem Interieur und der Sicherheitsausstattung keine Konkurrenz zu fürchten braucht. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X2, Ford Kuga, Mercedes GLB, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Seat Ateca, VW Tiguan.

**+** großzügige Serienausstattung, hochwertiges Interieur, sicheres und agiles Fahrverhalten, laufruhiger Diesel

**-** Rücksitze mit nicht allzu viel Platz, hohe Ladekante am Kofferraum, verzögertes Ansprechen des Diesels

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,0

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Auch beim neuen CX-30 geht Mazda den Weg, der schon mit dem Mazda 3 eingeschlagen wurde: Gute Verarbeitung und angenehme Materialien sorgen für ein hochwertiges Ambiente, das es locker mit der deutschen Premium-Konkurrenz aufnehmen kann. Auch beim Unterboden hat Mazda Sorgfalt walten lassen, er ist glattflächig gestaltet und weitgehend verkleidet. 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 Ecotest-Verbrauch von 5,5 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 925 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 494 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 Tonnen wiegen. Ungebremste Anhänger sind bis 600 kg erlaubt.

⊖ Der CX-30 ist serienmäßig mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Ein Not- oder gar ein vollwertiges Ersatzrad ist für diesen Japaner nicht zu haben. Auch einen Fehlbetankungsschutz vermisst man.

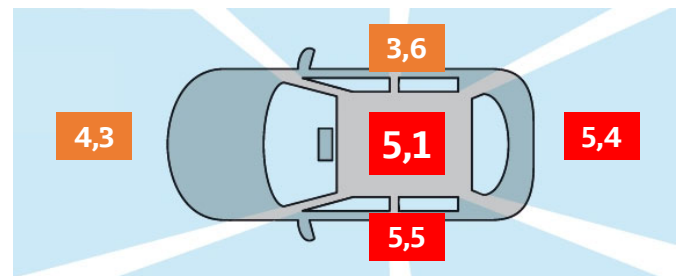
### 2,9 Licht und Sicht

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe sehr schräg verläuft. Die Scheibenwischer bieten ein großes Wischfeld. Die in die Wischer integrierten Spritzdüsen tagen dazu bei, dass das Wischergebnis auch bei hohen Geschwindigkeiten gut ausfällt. Rückfahrkamera und Parksensoren vorn und hinten sind beim Mazda 3 Selection serienmäßig - gegen Aufpreis kommen noch drei weitere Kameras hinzu, die ein 360°-Bild der Fahrzeugumgebung erzeugen. Bereits ab Werk ist der Mazda 3 mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis ist zudem ein LED-Lichtsystem mit dynamischem Fernlichtassistenten erhältlich. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings nicht zu haben. Die Rückleuchten sind ebenfalls komplett in LED-Technik ausgeführt. Der Innenspiegel blendet ebenso wie der asphärisch gestaltete linke Außenspiegel ab Werk automatisch ab.

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

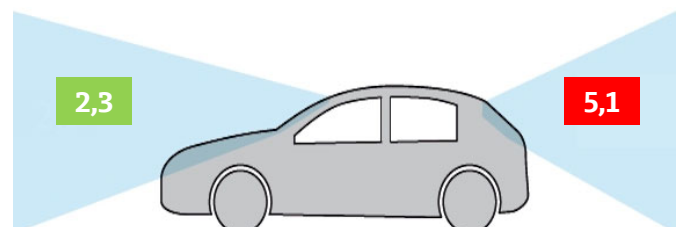
### Rundumsicht

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 erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar.

### 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 (47 cm über der Straße bei hanz nach unten gestelltem Sitz). Der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch.

Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums. Die Türen werden

### 3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nur durchschnittlich aus, hier haben einige Konkurrenten mehr Platz zu bieten. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 325 Liter - genauso viel wie beim Mazda 3. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 405 Liter oder alternativ acht handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 675 Liter (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.050 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Auch bei diesen Werten bewegt sich der CX-30 fast genau auf dem Niveau des Mazda 3 - nicht jedes SUV bietet mehr Kofferraum als das vergleichbare Kompaktmodell.

### 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der beim Selection serienmäßigen elektrischen Heckklappe sei Dank. 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 ab 1,85 Körpergröße daran stoßen kann. Der Ladeboden ist nach dem Umlegen der Rücksitzlehne wegen einer Stufe zur Rückbanklehne nicht ganz eben. Leider fehlt eine

### 3,4 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 leicht, bei ganz nach hinten geschobenem Vordersitz muss die Kopfstütze der Rücklehne zum Umklappen allerdings entfernt werden.

Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

vorn und hinten an drei Positionen sicher offengehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. Die Umfeldbeleuchtung umfasst neben den Front- und Rücklichtern auch Zusatzleuchten in den Außenspiegeln.

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



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum des CX-30 nur von durchschnittlicher Größe.

Möglichkeit, die Hutablage unter dem Kofferraumboden zu verstauen.

⊖ Die Ladekante liegt 74 Zentimeter über der Straße und 10 Zentimeter über dem Ladeboden. Dies sorgt dafür, dass das Beladen besonders schwerer Gegenstände sehr mühsam ist. Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach ausgeleuchtet.

⊖ Im Kofferraum mangelt es an Verstaumöglichkeiten: Weder an den Seiten noch unter dem Ladeboden findet man Ablagefächer. Nicht einmal mit Taschenhaken kann der Mazda aufwarten. Auch ein Trennnetz, das bei dachhoher Beladung die Insassen schützt, ist nicht erhältlich.

## 2,7 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit des neuen Mazda CX-30 ist dem des Mazda 3 zum Verwechseln ähnlich und nur in Details abgewandelt. Keine schlechte Wahl, denn es wirkt nicht nur aufgeräumt, es lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Trotz des aktuellen Trends, immer mehr Funktionen über einen Touchscreen zu steuern, hat der Japaner eine separate Klimabedieneinheit, das 8,8 Zoll große und weit oben platzierte Mittendisplays verzichtet sogar vollständig auf eine Touchfunktion - beim Vorgänger war diese zumindest noch im Stand verfügbar. Das Mazda Connect-Bediensystem wird ausschließlich über den vor dem Schalthebel positionierten Dreh-Drück-Steller samt den Direktwahlwahltasten gesteuert. Dies hat gegenüber der Befehlseingabe per Touchscreen, die inzwischen die allermeisten Hersteller nutzen, den großen Vorteil, dass man das System auch während der Fahrt trotz der Aufbaubewegungen des Fahrzeugs zielsicher bedienen kann. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer auf Anhieb. Auch bei der Instrumentierung folgt Mazda nicht dem aktuellen Trend: Anstatt eines digitalen Kombiinstrumentes kommen im kompakten Japaner klassische Rundinstrumente zum Einsatz. Erst bei genauerem Hinsehen wird ersichtlich, dass der große zentrale Tachometer in Wahrheit über ein hochauflösendes TFT-Display dargestellt wird. In puncto Ablesbarkeit ist diese Lösung nicht zu



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

übertreffen. Auf die Möglichkeit, beispielsweise etwa die Navikarte im Kombiinstrument einzublenden, muss der Kunde allerdings verzichten. Das Multifunktionslenkrad ist hingegen etwas unübersichtlich geraten. Das liegt nicht nur an den vielen Tasten, sondern vor allem an der teils schlechten Ablesbarkeit (weiße Schrift auf silbernem Hintergrund). Der Bordcomputer könnte etwas informativer sein, Fahrtdauer und Durchschnittstempo sind nicht abrufbar.

### 2,7 Multimedia/Konnektivität

Das serienmäßige Multimedia-Angebot ist bemerkenswert gut. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis steht

ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man wie bei vielen neuen Modellen inzwischen vergebens. Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

### 2,6 Raumangebot vorn

Das neue Mazda-SUV bietet vorn ordentlich Platz. Selbst knapp 1,90 Meter große Insassen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für etwas über zwei

Meter reichen. Die hohe Seitenlinie sorgt in Verbund mit der breiten Mittelkonsole für ein nur durchschnittliches Raumgefühl, ohne aber einzuengen.



## 4,2 Raumangebot hinten

⊖ Auf das Raumangebot im Fond hat Mazda zwar weniger Wert gelegt, um den Vergleich zum Mazda 3 fortzuführen: Man sitzt im SUV schon gefühlt luftiger, was zum Beispiel an der nicht so stark ansteigenden Seitenlinie liegt. Bei auf eine 1,85

Meter große Person eingestelltem Fahrersitz reicht die Beinfreiheit im Fond gerade einmal für 1,75 Meter große Mitfahrer, die dann noch eine gute Handbreit Luft über dem Scheitel haben.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Mazda CX-30 in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 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. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder kühl- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.



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

## 2,6 KOMFORT

### 2,7 Federung

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

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

### 2,5 Sitze

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.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet. Eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt Memory-Funktion und 4-Wege-Lordosenstütze ist dann

ebenfalls an Bord. Für den Beifahrersitz gibt es keine elektrische Sitzverstellung. Er lässt sich unter anderem in der Höhe verstellen, eine Lordosenstütze ist nicht erhältlich. Die Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem, verbesserungswürdig sind die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die nicht längs justierbaren Kopfstützen.

### 2,4 Innengeräusch

Bei 130 km/h haben wir im Innenraum eine Geräuschpegel von 66,1 dB(A) gemessen. Der Diesel bleibt akustisch angenehm im Hintergrund, die Windgeräusche steigen selbst bei höheren

Geschwindigkeiten nicht über Gebühr an. Deutlicher vernehmbar ist das Abrollgeräusch der optionalen 18-Zöller.

## 2,6 Klimatisierung

Der Mazda CX-30 ist als Selection mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Auch Sitz- und Lenkradheizung sind serienmäßig an Bord. Beheizbare Fondsitze oder eine Standheizung sind für den Japaner nicht erhältlich. Soweit gleichen sich Mazda 3 und CX-30. Besser als im Mazda 3 haben es die

Fondpassagiere trotzdem: Im CX-30 haben sie eigene Lüftungsdüsen in der Mittelkonsole.

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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Der 1,8 Liter große Diesel hat für die Leistungsklasse recht viel Hubraum. Aus dem mit 14,8 zu 1 vergleichsweise niedrig verdichteten Diesel holt Mazda konkurrenzfähige 270 Nm, die bei 1.600 Touren bereit stehen. Damit kommt man gut voran. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Mazda CX-30 Skyactiv-D 1.8 6,5 Sekunden, am schnellsten

geht das im dritten Gang. Auch die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h in den Gängen vier bis sechs zeigen: Mit dem nur 116 PS starken Diesel ist man überall ausreichend motorisiert. Laut Mazda schafft man es mit dem Testwagen in 10,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und fährt maximal 183 km/h schnell.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der niedrig verdichtete Diesel legt eine gerade für einen Vierzylinder bemerkenswert gute Laufkultur an den Tag. Einmal in Fahrt, zieht er angenehm gleichmäßig und druckvoll durch, höhere Drehzahlen mag der Selbstzünder allerdings schon prinzipbedingt nicht.

⊖ Leider hat der Motor ein Manko: Nach Schaltvorgängen braucht es eine deutliche Gedenksekunde, bis der Turbolader wieder Druck aufgebaut hat. Spontanität ist seine Sache nicht. Dies wirkt sich nachhaltig negativ auf den eigentlich richtig guten Eindruck aus, den man von dem Motor hat.

### 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 manuelle Schaltens den Aufpreis für die Automatik getrost sparen. Es ist ein wahres Vergnügen, mit dem präzise geführten Schalthebel den

gewünschten Gang einzulegen. Die Fahrstufen sind passend gestuft, der sechste Gang ist lang genug übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.500 Umdrehungen pro Minute. Neben einer Berganfahrhilfe ist der Japaner auch mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der CX-30 fährt sicher und berechenbar. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Japaner sehr sicher. Er lenkt bemerkenswert genau an, das ESP sorgt im Anschluss mit genauen Regelungen für ein ruhiges Heck. Anschließend 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 sehr selten an seine Grenzen.

### 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.

## 2,0 Bremse


⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 3 durchschnittlich 33,8 Meter (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Analog zum Technikbruder Mazda 3 wartet der neue Mazda 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, Müdigkeits- und 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) sowie einem Totwinkelassistenten aus. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent analysiert nicht wie bei den einfachen Systemen 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 einen Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, der Reifendruck lässt sich im Kombiinstrument anzeigen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der neue Mazda CX-30 sagenhafte 99 Prozent der erreichbaren Punkte und fährt damit insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. 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 Meter Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,75 Meter Körpergröße gut, ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß. Vorn

werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Kofferraumladeboden und sind dort nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

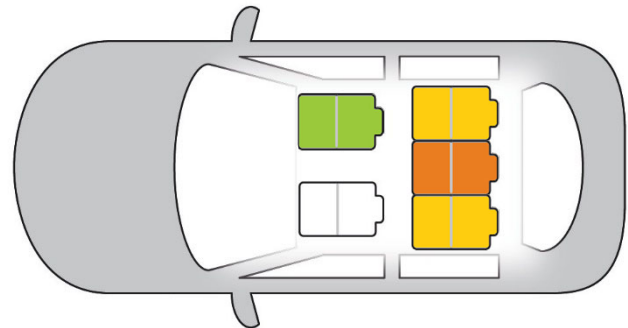
## 2,5 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der CX-30 mit 86 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. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

⊖ 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.

### 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)

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ 80 Prozent der Punkte bekommt der CX-30 für den Fußgängerschutz. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Das neue SUV von Mazda ist

serienmäßig mit einem Notbremssystem ausgestattet, das neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennt - und das sogar auch bei Dunkelheit.



## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda CX-30 Skyactiv-D 1.8 liegt im Ecotest bei 5,5 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 174 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 25 von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,1, außerorts bei 4,9 und auf der Autobahn bei 6,8 Liter alle 100 Kilometer.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen schneidet der Mazda 3 Skyactiv-D 1.8 noch gut ab. Punkte verliert der Japaner, der bemerkenswerterweise auf ein SCR-System zu Stickoxidreduzierung verzichtet, im Autobahnteil des ADAC Ecotest. Denn bei den Vollastfahrten dort kommt der Stickoxid-Kat an seine Grenzen und der in allen anderen Fahrsituationen niedrige Stickoxidausstoß steigt dann doch an. Somit kommt der Mazda in diesem Kapitel auf 35 von 50

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 28.290 Euro ist der Mazda CX-30 Skyactiv-D 1.8 als Selection auch preislich ein sehr attraktives Angebot. Die Ausstattung ist sehr umfangreich, da kann dem Japaner derzeit kaum ein Konkurrent die Stirn bieten. Ob adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelassistent, LED-Scheinwerfer, Head-Up-Display, Navigationssystem oder schlüsselloses Zugangssystem - während selbst Kunden der oberen Mittelklasse dafür oftmals Aufpreis müssen, sind beim Mazda 3 Selection diese Annehmlichkeiten serienmäßig an Bord. Die Kfz-Steuer beträgt 251 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Während die HaftpflichtEinstufung recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen dem Kunden eher teuer. Mazda gibt drei Jahre Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Gegen Aufpreis lässt sich die Garantie ab Werk auf bis zu fünf Jahre oder 150.000 Kilometer ausdehnen.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

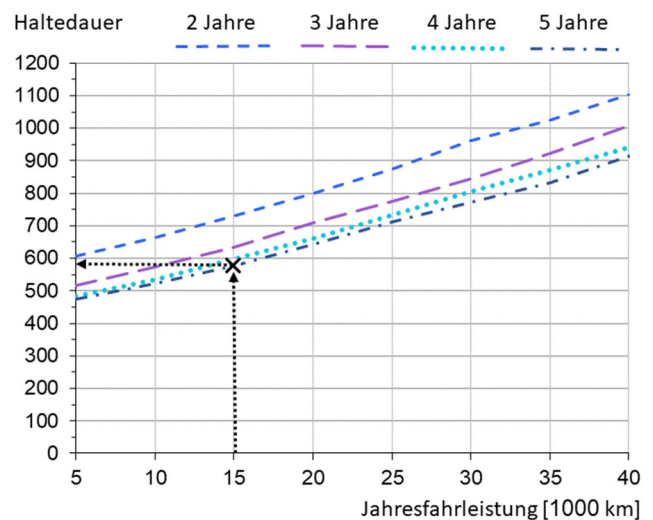
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

Punkten. Insgesamt sammelt der Dreier damit 60 Zähler und drei Sterne im ADAC Ecotest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 577 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid	SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid	SKYACTIV-D 1.8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1759
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	132 (180)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	224/3000	270/1600
0-100 km/h [s]	10,6	8,5	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	204	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2   S	5,9   S	5,1   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	141	133	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/27	15/23/27	15/23/27
Steuer pro Jahr [Euro]	132	116	251
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	564	573	572
Preis [Euro]	24.290	26.790	28.290

### Aufbau

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

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.759 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,6/5,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	116/135 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.795/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.419/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1.406 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Ujina, Japan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,6/10,2/15,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azenis FR510 SUV
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,9/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	145 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.455/494 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/675/1.050 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>104 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>63 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>284 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro		
Steuer pro Jahr	251 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/27		
Basispreis CX-30 SKYACTIV-D 1.8 Selection	28.290 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.639 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.791 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 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	-/1.500 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.200 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 auf Fahrerseite	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, inkl. E-Satz)	680 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: November 2019  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.