



Mazda CX-30 SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid Selection

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Auch für den CX-30 bietet Mazda den 180 PS starken Skyactiv-X an. Dieser zwei Liter große Benzinmotor arbeitet in einem weiten Betriebsbereich ohne Zündfunken, also ähnlich wie ein Diesel. Da man so mit einem besonders mageren Gemisch fahren kann, erhofft sich der Hersteller einen Verbrauchsvorteil. Vorab: Der CX-30 Skyactiv-X zählt zu den eher sparsameren Autos der Fahrzeug- und Leistungsklasse, im ADAC Ecotest stellt er mit einem Verbrauch von 6,4 Litern Super pro 100 Kilometer aber keinen neuen Rekord auf. Die Abgase sind hingegen mustergültig gereinigt, hier lässt Mazda keine Diskussionen aufkommen. Der Motor ist mangels Turboaufladung in unteren Drehzahlbereich im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten recht schwach auf der Brust, dreht dafür aber locker oben raus und spricht ohne Verzögerung an. Was ebenfalls positiv auffällt ist die sehr gute Laufruhe schon ab Drehzahlen um etwa 1.000 Touren - das können nicht viele Vierzylinder. Was für den CX-30 unabhängig der Motorisierung gilt: Wenige Konkurrenten legen so viel Wert auf eine erlebbare Materialqualität im Innenraum, zudem ist - wenn man auch über Geschmack nicht streiten soll - das Interieur in Augen der meisten Betrachter äußerst geschmackvoll gestaltet. Die Assistenzsysteme sind mannigfaltig, sehr viele Ausstattungsdetails wie sogar das Head-Up-Display schon beim Grundmodell serienmäßig. Das ganze gibt es mit der getesteten Topmotorisierung und inklusive der Selection-Ausstattung samt elektrischer Heckklappe, Rückfahrkamera und einigem mehr für unter 30.000 Euro. Der CX-30 ist wie schon der Technikbruder Mazda 3 in der Klasse ein äußerst attraktives Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X2, Ford Kuga, Mercedes GLB, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, Seat Ateca, VW Tiguan.

⊕ sehr umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, knackige Schaltung, edles Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften

⊖ schlechte Rundumsicht, wenig Platz im Fond, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

Familie 3,2

Stadtverkehr 3,5

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 2,5

Transport 3,4

Fahrspaß 2,8

Preis/Leistung 2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 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 aufnimmt. 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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,4 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 795 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 475 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger (im Mazda Zubehör erhältlich) 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 den Japaner nicht zu haben. Auch einen Fehlbetankungsschutz vermisst man.

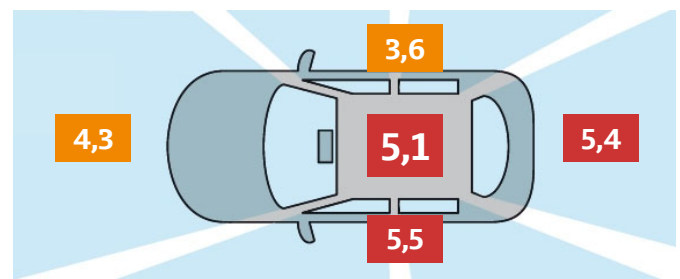
2,9 Licht und Sicht

⊕ 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 CX-30 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.

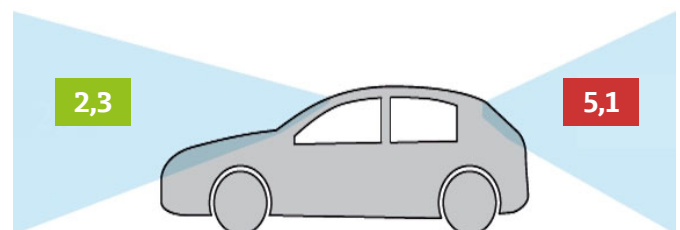
Rundumsicht

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.



Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar. Viele Konkurrenten bieten mittlerweile einen Einparkassistenten an - Mazda im CX-30 nicht. Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

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 ganz 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 vorn und hinten an drei Positionen sicher offengehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. Die

3,4 Kofferraum-Volumen

Seit Januar 2020 ist beim CX-30 Selection ein variabler Kofferraumboden serienmäßig, dieser hört auf den Namen Smart Cargo System. Damit verliert der CX-30 laut unseren Messungen 15 Liter im Gesamtvolumen, dafür kann man nun - wenn man den Ladeboden einlegt - 45 Liter 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 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen dann bis zum Dach 345 Liter oder alternativ sechs handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 615 Liter (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 990 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Nimmt man den Ladeboden heraus, kann man zu all diesen Werten noch 45 Liter addieren.

2,7 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 erst ab 1,85 Meter Körpergröße daran stoßen kann. Die Ladekante liegt 74 Zentimeter über der Straße, deshalb ist das Beladen mit schweren Gegenständen besonders mühsam. Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

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

ausgeleuchtet. Der Ladeboden ist beim 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 und beim Umklappen der Rücksitzlehnen ergibt sich keine Stufe mehr in der Ladefläche bis zu den Vordersitzen.

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.

⊖ 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 auch weitgehend intuitiv bedienen. Trotz des aktuellen Trends, immer mehr Funktionen über einen Touchscreen zu steuern, hat der Japaner eine separate Klimabedieneinheit und das 8,8 Zoll große und weit oben platzierte Mittendisplay 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 Aufwabbewegungen 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 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.



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

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. Optional gibt es noch ein Glaschiebedach, das für einen luftigeren Eindruck sorgt.

4,2 Raumangebot hinten

⊖ Auf das Raumangebot im Fond hat Mazda zwar weniger Wert gelegt. Im Vergleich mit dem Mazda 3 wird klar: Man sitzt im SUV schon 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



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

ist nicht allzu groß, weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

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.

2,5 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 beim Selection serienmäßigen 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. Optional sorgen hinten

verdunkelte Scheiben bei prallem Sonnenschein für ein angenehmeres Klima.

⊖ 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

2,6 Fahrleistungen

Aus dem Skyactiv-X holt Mazda 224 Nm, die bei 3.000 Touren bereit stehen - der Motor befindet sich hier noch im Kompressionszündmodus, auch unter Volllast. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Mazda CX-30 SKYACTIV-X 5,5 Sekunden, am schnellsten geht das im zweiten Gang. Auch die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h in den Gängen vier und fünf zeigen: Man wird trotz fehlender Turboaufladung

nicht zum Verkehrshindernis, sondern kann locker mit-schwimmen. Im sechsten Gang aber reicht der Zug nicht mehr aus, hier braucht der CX-30 fast 23 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu kommen. Laut Mazda schafft man es mit dem Testwagen in 8,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und fährt maximal 204 km/h schnell.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Sauger spricht konstruktionsbedingt sehr spontan auf Gasbefehle an. Der Motor ist elastisch genug und entwickelt seine Leistung sehr harmonisch und linear - der Turbopunch, den man von Konkurrenzmodellen kennt, geht dem Mazda aber natürlich ab. Dafür kann er Drehzahl: Selbst oberhalb von 4.000 Touren, wo bei vielen Turbobenzinern der Vorwärtsdrang schon spürbar nachlässt,

dreht der Mazda-Motor munter in Richtung Drehzahlbegrenzer. Vibrationen hat er gut im Griff, selbst Drehzahlen um 1.000 Touren bringen den Benziner nicht dazu, zu brummen oder zu vibrieren. Auch die Akustik ist angenehm zurückhaltend. Nur bei sehr hohen Drehzahlen verfällt er ins Dröhnen.

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, der sechste Gang ist lang genug übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 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.

2,1 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda CX-30 im Test durchschnittlich 33,9 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 Notbremsystem 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 serienmäßige Aufmerksamkeitsassistent analysiert nicht nur 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.

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 (Test 11/2019). Der Japaner bietet Fahrer- und Beifahrerairbags, einen Knieairbag für den Fahrer, Seitenairbags vorn sowie von vorn

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuz-zungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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

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

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.

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda CX-30 Skyactiv-X 2.0 M Hybrid liegt im Ecotest bei 6,4 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 180 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das trotz des Mild-Hybridsystems (Startergenerator samt Lithium-Ionen-Batterie mit 24 Volt) und der innovativen Kompressionszündung lediglich für 23 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,4 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,7 l alle 100 km.

1,2 Schadstoffe

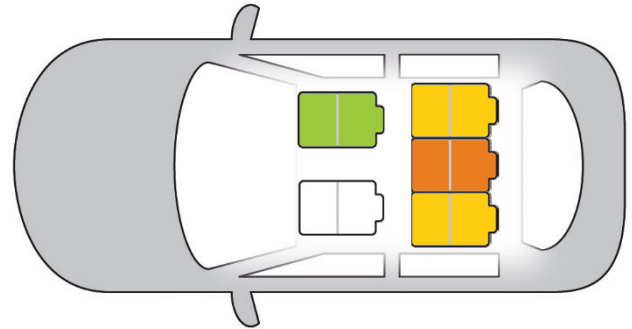
⊕ Ein unter Volllast und hohen Drehzahlen leicht erhöhter CO-Ausstoß und ein unmittelbar nach dem Kaltstart erhöhter Partikelaustritt kosten dem Skyactiv-X zwei der 50 maximal

während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

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

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)

ausgestattet, das neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennt - und das sogar bei Dunkelheit.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

erreichbaren Zähler bei der Schadstoffbewertung. Die insgesamt erreichten 71 Punkte reichen für vier Sterne im ADAC Ecotest und damit gehört der Mazda CX-30 Skyactiv-X zu

den empfehlenswerten Fahrzeugen. Auch bei einer Messfahrt im realen Straßenverkehr bestätigte der Motor seine guten Emissionswerte.

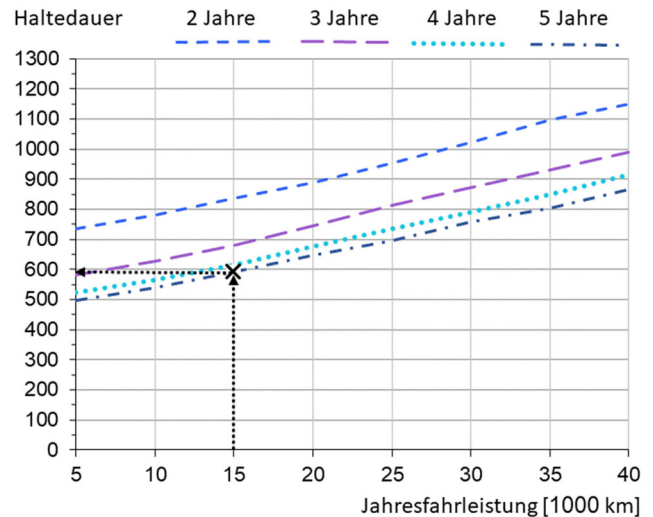
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 29.490 Euro ist der Mazda CX-30 Skyactiv-X 2.0 M Hybrid 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 zahlen müssen, sind beim Mazda CX-30 Selection diese Annehmlichkeiten serienmäßig an Bord. Die Kfz-Steuer beträgt 116 Euro pro Jahr. 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 recht geringen Aufpreis von 599 Euro lässt sich die Werksgarantie auf bis zu fünf Jahre oder 150.000 Kilometer ausdehnen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 605 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid	SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150	SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid	SKYACTIV-D 1.8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1759
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	110 (150)	132 (180)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	213/4000	224/3000	270/1600
0-100 km/h [s]	10,6	8,8	8,5	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	198	204	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	5,9 S	5,9 S	5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	116	105	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/27	15/23/27	15/23/27	15/23/27
Steuer pro Jahr [Euro]	132	116	116	251
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	560	560	573	564
Preis [Euro]	24.165	25.140	26.602	26.407

Aufbau

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP, OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	224 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,6/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	105/133 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b. m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.795/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.443/522 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	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Ujina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,7/13,8/22,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azenis FK 510 SUV
Wendekreis links/rechts	11,7/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,7/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/615/990 l

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

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten	605 Euro		
Steuer pro Jahr	116 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/27		
Basispreis CX-30 SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid Selection	29.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.10.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.590 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.861 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	1.200 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	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)	700 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	750 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Juni 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.