



Mazda MX-30 e-SKYACTIV

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (107 kW/145 PS)

Das erste Elektrofahrzeug von Mazda heißt MX-30 und tritt seit September 2020 in der beliebten Kategorie der Kompakt-SUV an. Der Crossover wartet nicht mit markentypischem großen Kühlergrill auf und ist dennoch aufgrund der dynamischen Form, der Scheinwerfer sowie der Heckleuchten auf Anhieb als Mazda erkennbar. Auffällig ist das als Freestyle-Door-System bezeichnete Türkonzept mit gegenläufig öffnenden Fondtüren. Das sieht zwar schick aus, stellt jedoch unter Komfortaspekten nicht die erste Wahl dar. Im Innenraum ist eine ordentliche Materialqualität sichtbar und spürbar, zudem hinterlassen umweltfreundliche Materialien wie beispielsweise Kork einen nachhaltigen Eindruck – hinsichtlich des Korks blickt das japanische Unternehmen bereits auf eine über 100-jährige Firmengeschichte als Kork-Veredler zurück. Die allgemeine Fahrzeugbedienung ist recht übersichtlich und intuitiv, allerdings erfordert das Touchdisplay der Klimaautomatik viel Treffsicherheit. Das Elektro-SUV bietet vernetzte Funktionen, sodass man per MyMazda-App die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren sowie Fahrzeuginformationen wie Standort, Reifendruck, Ladestatus und Reichweite jederzeit abrufen kann. Mazda ist für unkonventionelle Antriebe wie beispielsweise dem Wankelmotor bekannt und stattet (entgegen des allgemeinen Trends) den MX-30 mit einer kleinen 35,5-kWh-Batterie im Unterboden aus. Der Hersteller bezeichnet das als „Rightsizing“ und begründet die Entscheidung mit geringeren CO₂-Emissionen über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg. Im ADAC Ecotest geht dem Japaner durch den Verbrauch von 21,9 kWh auf 100 km (inklusive Ladeverlusten) bereits nach rund 170 km der Saft aus – das ist wenig, dürfte dennoch für viele Anforderungen ausreichend sein. Sollte das Ziel weiter entfernt sein, kann man serienmäßig an CCS-Schnellladesäulen mit bis zu 50 kW nachladen, im Test betrug die maximale Ladeleistung aber nur 36 kW. Der Einsatz des oben erwähnten Kreiskolbenmotors als Range Extender könnte die Reichweite deutlich erhöhen – Platz unter der Motorhaube ist noch reichlich vorhanden. Die Leistung des 145-PS-Synchronmotors liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung spürbar ab – bei abgeregelten 140 km/h ist für das über 1,6 Tonnen schwere Elektroauto dann Schluss. Das Elektro-SUV ist ab 34.490 Euro erhältlich und bietet zahlreiche Assistenzsysteme sowie viele Ausstattungsdetails wie Navigationssystem, Head-up-Display, LED-Scheinwerfer und Rückfahrkamera serienmäßig, der Testwagen kostet inklusive Sonderausstattung 40.490 Euro (bei 19 % MwSt.).

Konkurrenten: u.a. Citroen e-C4, KIA e-Niro, Lexus UX e.

- ⊕ **sehr umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, edles Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften, DC-Schnellladestecker (CCS) mit bis zu 50 kW**
- ⊖ **geringe Reichweite, schlechte Rundumsicht, teils umständliche Bedienung, wenig Platz im Fond, hohe Ladekante, einphasiger AC-Ladevorgang (Typ-2-Anschluss) mit maximal 6,6 kW**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Auch im neuen MX-30 ist das Bestreben von Mazda spürbar, ein hochwertiges Ambiente im Fahrzeug zu schaffen. Das gelingt augenscheinlich durch die gute Verarbeitung und optisch ansprechenden sowie umweltfreundlichen Materialien, die teilweise aus Kork oder recycelten Materialien bestehen. Leider kommen lediglich im oberen Bereich der Armaturentafel geschäumte Materialien zum Einsatz, sodass die restlichen Verkleidungen dem optisch hohen Anspruch nicht gerecht

werden. Die Karosserie ist ebenfalls sorgfältig gefertigt, auch wenn einige Fugen nicht ganz gleichmäßig verlaufen.

⊕ Der Unterboden ist gut geschützt, vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert – wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug.

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

3,8 Alltagstauglichkeit

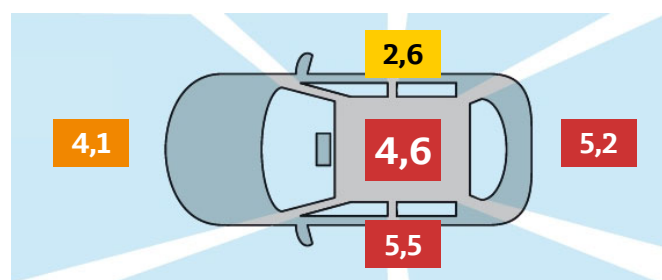
Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 444 kg – das reicht für vier Personen und Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, auf einem passenden Lastenträger (Mazda Zubehör) darf man dennoch insgesamt bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Der Crossover ist mit einer Länge von 4,40 m und einer Breite von 2,05 m (inklusive Außenspiegel) im Großstadtdschungel noch angenehm handlich, jedoch fällt der Wendekreis mit 11,5 m etwas groß aus. In den fahrzeugseitigen Einstellungen kann das Verriegeln des Ladesteckers deaktiviert werden – hier besteht dann die Gefahr, dass das Ladekabel entwendet wird.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 170 km – ein mäßiger Wert, allerdings für Alltagsbedürfnisse durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 225 km möglich. Die Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden hat laut Hersteller eine Kapazität von 35,5 kWh, für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 37,5 kWh benötigt. Leider kann der

MX-30 über das fahrzeugseitige Wechselstromladesystem (AC) nur einphasig mit maximal 6,6 kW geladen werden, sodass selbst an einer 22-kW-Wallbox der Ladevorgang bis zu acht Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose vergehen bis zu zwölf Stunden. Der MX-30 verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC) mit bis zu 50 kW – allerdings wird beim Testwagen die maximale Ladeleistung von bis zu 36 kW ab einem Ladezustand von circa 65 Prozent in mehreren Stufen auf bis zu 10 kW reduziert. Das leere Batteriesystem ist daher nach rund 45 Minuten erst zu circa 80 Prozent geladen. Ab Werk kommt der Japaner mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht zu haben, zudem sind Anhänge- und Stützlasten unzulässig.

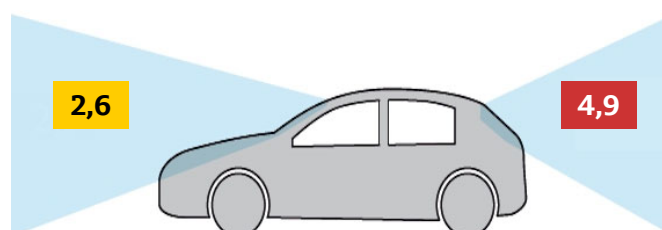
Rundumsicht

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.



3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe sehr schräg verläuft. Die vorderen Scheibenwischer bieten ein großes Wischfeld. Die in die Wischer integrierten Spritzdüsen tragen dazu bei, dass das Waschergebnis selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut ausfällt. Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten sind beim MX-30 serienmäßig – gegen Aufpreis kommen noch drei weitere Kameras hinzu, die ein 360°-Bild der Fahrzeugumgebung auf dem Display darstellen. Bereits ab Werk ist der Mazda MX-30 mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis ist zudem ein Matrix-LED-Lichtsystem (Testwagenausstattung) erhältlich, das die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe gut ausleuchtet. Außerdem ist das SUV mit einer Scheinwerferreinigungsanlage und einer automatischen

Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings nicht erhältlich. Die Rückleuchten sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt. Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel ebenso wie der asphärisch gestaltete Außenspiegel auf der Fahrerseite automatisch ab.

⊖ Bei Mazda steht ganz klar das Design im Vordergrund, die Rundumsicht leidet darunter. Besonders nach hinten sieht man aufgrund der sehr breiten C-Säulen nicht viel. Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar. Viele Konkurrenten bieten mittlerweile einen Einparkassistenten an – Mazda im MX-30 nicht. Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert und zudem ist der Heckwischer etwas klein geraten.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Fünftürer hat ein außergewöhnliches Türkonzept: Die hinteren Türen sind hinten angeschlagen, zusätzlich hat der Mazda keine feststehende B-Säule. Öffnet man beide Türen einer Seite, ist bis auf die hohen Schweller vorn und hinten ein recht bequemer Zustieg möglich. Hier zeigt sich der Vorteil der fehlenden B-Säule. In engen Parklücken wird es allerdings schwierig, da die hinteren Türen erst geöffnet werden können, wenn die vorderen schon offen sind. In der Folge steht man dann beispielsweise mit seinem Kind, das man auf dem Kindersitz im Fond unterbringen will, zwischen den beiden geöffneten Türen und dem benachbarten Wagen auf engem Raum. Außerdem muss sich so immer der vorn Sitzende abschnallen und

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 290 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 355 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 615 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 955 Liter Volumen vorhanden.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist leider nicht erhältlich. Die Ladeöffnung ist recht groß, allerdings schwingt die Klappe nicht sonderlich weit nach oben, sodass man bereits ab 1,82 Meter Körpergröße auf das abstehende Heckklappenschloss achten sollte. Die Ladekante liegt 74 Zentimeter über der Straße, deshalb ist das Beladen mit schweren Gegenständen besonders mühsam. Beim Ausladen muss eine Stufe von 8 Zentimeter überwunden werden.



Sehr breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

seine Tür öffnen, wenn man hinten jemanden ein- oder aussteigen lassen will. Die Türen werden vorn an drei und hinten an zwei Positionen sicher offengehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. SUV-typisch sind die Vordersitze auf einer angenehmen Höhe (50 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz).

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



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

⊕ Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen ergibt sich eine ebene Ladefläche bis zu den Vordersitzen.

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

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt recht leicht, die Entriegelung der Rücksitzlehne könnte allerdings etwas leichtgängiger sein – Konkurrenten verwenden hier einen komfortableren Mechanismus. Bei ganz nach hinten geschobenem Vordersitz muss die Kopfstütze der Rücklehne entfernt werden.

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

2,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit des neuen Mazda MX-30 wirkt nicht nur aufgeräumt, sondern lässt sich auch weitgehend intuitiv bedienen. Das 8,8 Zoll große und weit oben platzierte Mitteldisplay des Mazda Connect-Bediensystems wird ausschließlich über den vor dem Wählhebel positionierten Dreh-Drück-Steller (Multi Commander) samt Direktwahltasten bedient. Dies hat gegenüber der Befehlseingabe per Touchscreen den großen Vorteil, dass man das System auch während der Fahrt trotz der Aufbaubewegungen des Fahrzeugs zielsicher bedienen kann. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer recht schnell. Bei der Instrumentierung kommen im kompakten Japaner klassische Rundinstrumente für Leistungsabgabe und -aufnahme sowie Temperatur und Ladezustand des Batteriesystems zum Einsatz. Bei genauerem Hinsehen wird ersichtlich, dass der große zentrale Tachometer über ein hochauflösendes TFT-Display dargestellt wird. In puncto Ablesbarkeit ist das nicht zu übertreffen. Auf die Möglichkeit, beispielsweise die Navigationskarte im Kombiinstrument einzublenden, muss man allerdings verzichten. Das Multifunktionslenkrad ist hingegen etwas unübersichtlich geraten. Das liegt nicht nur an den vielen Tasten, sondern vor allem an der teils schlechten Ablesbarkeit auf silbernem Hintergrund. Der Bordcomputer könnte etwas informativer sein, Fahrdauer und Durchschnittsgeschwindigkeit sind erst nach Fahrtende im Zentralsdisplay abrufbar.

⊖ Dem aktuellen Trend, immer mehr Funktionen über einen Touchscreen zu steuern, folgt Mazda lediglich bei unterschiedlichen Funktionen des Klimabedienteils, das zudem recht tief angeordnet ist. Entsprechend hoch ist das Ablenkungspotenzial (lange Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen) bei der Bedienung. Zusätzlich ist das rechte Bedienfeld (Einstellung der Gebläsestufe) aufgrund des vor dem Touchdisplay positionierten Wählhebels schwer zu erreichen.



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

2,6 Multimedia/Konnektivität

Das serienmäßige Multimedia-Angebot des MX-30 ist recht umfangreich, Konkurrenten bieten oft mehr. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, SD-Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto.

⊕ Mittels der MyMazda-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie Standort, Reifendruck, Ladestatus und Reichweite abgerufen werden. Gegen Aufpreis steht eine 230-V-Steckdose vorn und ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für das kompakte Elektrofahrzeug nicht erhältlich und die beiden USB-Anschlüsse sind hinter der „schwebenden“ Mittelkonsole für den Fahrer schlecht erreichbar.

2,7 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 Verbindung mit der breiten Mittelkonsole, dem hoch aufbauenden Armaturenbrett und dem dunklen Dachhimmel für ein nur durchschnittliches Raumgefühl, ohne einzuengen.

4,8 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond des Fünfsitzers ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber stark eingeengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

⊖ Auf das Raumangebot im Fond hat Mazda weniger Wert gelegt. Im Fond limitiert aufgrund der coupéhaften Silhouette die Kopffreiheit die Insassengröße auf rund 1,70 Meter, während die Beinfreiheit für 1,80 Meter große Personen ausreicht, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt sind. Das Raumgefühl ist hinten beengend, was an den wuchtigen B-Säulen, den kleinen Fondfenstern, dem dunklen Dachhimmel, der niedrigen Dach- und hohen Seitenlinie sowie der neben dem Kopf verlaufenden C-Säule liegt. Das optionale Glasschiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.

3,1 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Mazda MX-30 in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablage-

Das Navigationssystem verfügt lediglich über eine TMC-Anbindung, sodass Echtzeit-Verkehrsinformationen bei der Zielführung nicht berücksichtigt werden.

⊕ Die horizontale Ausrichtung des Armaturenbretts sowie die „schwebende“ Mittelkonsole vermitteln das Gefühl von Geräumigkeit.

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



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden aufgrund der geringen Kopffreiheit nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist nur für kurze Fahrten geeignet.

möglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen, zudem hat lediglich der Beifahrersitz eine geschlossene Lehentasche. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisierbar noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Mazda vertraut darauf, dass sie das serienmäßige Fahrwerk gut hinbekommen haben, denn es gibt selbst 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 passabel. 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 und Einzelradaufhängungen. Bodenwellen auf Landstraßen verdaut der Japaner ohne unangenehm nachzuschwingen. So kommt man im MX-30 gut durch den Alltag, auch Urlaubsreisen bekommt der Mazda gelassen hin. Denn bis auf eine Stuckerneigung auf schlechteren Streckenabschnitten ist der Autobahnkomfort angemessen.

2,5 Sitze

In der zweiten Reihe des Fünfsitzers sitzt man natürlich nicht ganz so komfortabel wie vorn. Die Oberschenkelauflage fällt etwas kurz aus und ist ebenso wie die Lehne nur wenig konturiert. Die Sitzposition geht in Ordnung, allerdings sind die Beine etwas stärker angewinkelt. Der unbequeme Mittelsitz ist nur für kürzere Strecken geeignet.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Kunstledersitzen ausgestattet. Eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt

Memory-Funktion und 2-Wege-Lordosenstütze ist dann auf der Fahrerseite ebenfalls an Bord. Für den Beifahrersitz gibt es keine elektrische Sitzverstellung. Er lässt sich unter anderem in der Höhe verstellen, eine Lordosenstütze ist nicht erhältlich. Die Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem, verbesserungswürdig sind die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die nicht längs justierbaren Kopfstützen.

2,4 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im Mazda MX-30 angemessen leise zu, herausragend sind die Messwerte allerdings nicht. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, über das Audiosystem soll ein geschwindigkeitsabhängiges Geräusch dem Fahrer ein akustisches Gefühl für die Geschwindigkeit vermitteln. Bei hohen Geschwindigkeiten sind die Windgeräusche deutlich zu

hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 66,2 dB(A), sodass man sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann.

3,3 Klimatisierung

Der Mazda MX-30 ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaatomatik (Wärmepumpe mit elektrischem Kompressor) ausgestattet, die über zwei Verdampfer sowohl den Innenraum als auch die Batterie kühlt. Im Heizbetrieb erwärmt der Kompressor in Verbindung mit einem Kondensator den Innenraum. Der Mazda ermöglicht durch die Wärmepumpe zusätzlich eine Standklimatisierung inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem Klimamenu sowie per Smartphone-App. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln auswählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert.

Sitz- und Lenkradheizung sowie verdunkelte Scheiben im Fond sind lediglich optional an Bord.

⊕ Im MX-30 haben die Fondinsassen eigene Lüftungsdüsen in der Mittelkonsole.

⊖ Bei den Luftdüsen im Armaturenbrett kann man die Stärke des Luftstroms nicht unabhängig von der Stromrichtung verstellen – hier hat Mazda gespart. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich, zudem lassen sich die hinteren Seitenscheiben nicht öffnen.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 145 PS leistende AC-Synchronmotor e-Skyactiv sorgt im MX-30 für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die vorn eingebaute E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von 271 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Japaner trotz des Leergewichts von über 1,6 t vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf

100 km/h) in zügigen 5,5 s abgeschlossen. Der Durchzug ist angemessen, bei einem Elektroauto erwartet man mittlerweile jedoch dynamischere Fahrleistungen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,7 s. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 140 km/h – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der MX-30 einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Antriebs

sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Wählhebel eingelegt, der zunächst seitlich von „P“ nach „R“ und anschließend von vorn nach hinten zwischen „R“, „N“ und „D“ gewechselt werden kann. Im Vorwärtsgang (D) lässt sich die Rekuperation per Schaltwippen am Lenkrad in fünf unterschiedlichen Stufen verändern. Die Standard-Position stellt dabei die mittlere Rekuperationsstufe dar. Es

stehen zwei Stufen mit geringerer Rekuperation (Pfeile nach oben) sowie zwei Stufen mit intensiverer Rekuperation (Pfeile nach unten) zur Auswahl. An der rechten Schaltwippe erhöht man die Rekuperationsleistung, an der linken wird sie verringert. Rangieren und Anfahren gelingen tadellos. Neben einer Berganfahrhilfe ist der Japaner auch mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der MX-30 fährt sicher und berechenbar. Den ADAC Ausweich-test absolviert der Japaner sehr sicher. Er lenkt 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 mit elektronischer Drehmomentsteuerung ist gut und kommt nur sehr selten an seine Grenzen.

⊖ Gerade bei hohen Geschwindigkeiten ist das Fahrverhalten etwas unruhig, sodass immer wieder kleinere Korrekturen am Lenkrad erforderlich sind.

2,8 Lenkung

Die Lenkung ist recht leichtgängig, bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Lenkkräfte spürbar an. Um die Mittellage fehlt es an Rückmeldung, bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl besser. Lenkbefehle werden ordentlich umgesetzt, aufgrund der nur durchschnittlichen Rückmeldung und der verzögert ansprechenden Hinterachse lässt sich der

Lenkwinkel aber nicht stets einwandfrei vorab abschätzen. Daher sind im Kurvenverlauf immer wieder Korrekturen des Lenkwinkels erforderlich. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt, der Lenk-aufwand besonders im Stadtverkehr hält sich somit in Grenzen.

1,7 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des MX-30 gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss das Elektroauto schnellstmöglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 33,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein beachtlicher Wert. An den

Schaltwippen am Lenkrad kann zwischen unterschiedlichen Rekuperationsstufen gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig Korrosion an den Brems scheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

1,7

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das neue Elektro-SUV wartet bereits ab Werk mit einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung auf. Serienmäßig sind beispielsweise ein Notbremsssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung, Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung (sogar bei Dunkelheit) sowie Kreuzungsfunktion, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Müdigkeits- und Verkehrszeichen-erkennung sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 140 km/h) an Bord. Die serienmäßige Ausparkhilfe (Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren) wird optional um einen Notbremsassistenten für den hinteren Querverkehr ergänzt. Als ob das noch nicht genug wäre, stattet Mazda den MX-30 sogar mit einem „echten“ Head-up-Display (ohne ausfahrbare Projektionsscheibe) aus. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent analysiert nicht nur wie der serienmäßige Müdigkeitswarner die Lenkbewegungen des Fahrers, sondern beobachtet mit Hilfe einer im Kombiinstrument integrierten Infrarotkamera die Augenbewegungen und den Gesichtsausdruck des Fahrers. Daran erkennt das System Anzeichen für Müdigkeit und warnt gegebenenfalls den Fahrer. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage während der Bremsphase mit erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Kommt das Fahrzeug zum Stillstand, wird die Warnblinkanlage wieder deaktiviert. Drucksensoren in den Rädern überwachen den Luftdruck und warnen den Fahrer bei einem Druckverlust – der aktuelle Reifendruck lässt sich zudem im Kombiinstrument anzeigen.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der neue Mazda MX-30 im Kapitel passive Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte und fährt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein (Test: 11/2020). Der Japaner bietet Fahrer- und Beifahrerairbags, einen Knieairbag für den Fahrer, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Das serienmäßige E-Call Notrufsystem informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 2,0 Meter Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,85 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. Vier Verzurrsen im Gepäckraum ermöglichen eine stabile Ladungssicherung über Kreuz, ein Gepäcknetz ist im Zubehör-Katalog erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Kofferraumladeboden und ist dort nach einem Unfall unter

Umständen schlecht zu erreichen. Der Verbandkasten hat keinen definierten Ablageort.

2,4 Kindersicherheit

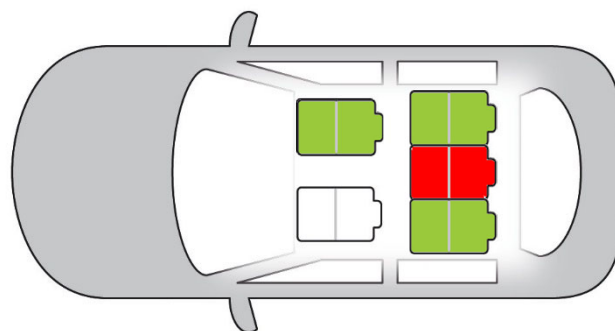
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 11/2020) kommt der MX-30 mit 87 Prozent der erzielbaren Punkte auf eine gute Bewertung der Kindersicherheit. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen können Kindersitze auch gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Hohe Kindersitze sind allerdings lediglich eingeschränkt nutzbar, da diese am Übergang vom Dach zur C-Säule anstehen. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen auch dort rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden – Isofix ist allerdings nicht verfügbar.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz

nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,2 Fußgängerschutz

Der neue Mazda MX-30 erreicht im Euro NCAP Crashtest (Test: 11/2020) lediglich 68 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen sowie um die Scheinwerfer. Das neue Elektro-SUV ist serienmäßig mit einem Notbremsystem ausgestattet, das neben Fußgängern auch

Fahrradfahrer erkennen soll – und das sogar bei Dunkelheit. In den Tests war die Reaktion des Systems auf diese Verkehrsteilnehmer jedoch gering. Ein akustischer Umfeldschutz macht serienmäßig bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem Geräusch auf das sich nähernde Elektrofahrzeug aufmerksam und kann nicht deaktiviert werden.

2,2 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 21,9 kWh pro 100 km (innerorts etwa 16,6, außerorts 23,1 und auf der Autobahn 26,2 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die 35,5 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu

laden, sind 37,5 kWh erforderlich. Aus den 21,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 120 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 43 von 60 möglichen Punkten.

2,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz.

Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 96 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der MX-30 lediglich 33 von 50 Punkten im Kapitel

Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe

steht der Japaner gut da – mit insgesamt 76 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

1,9 AUTOKOSTEN

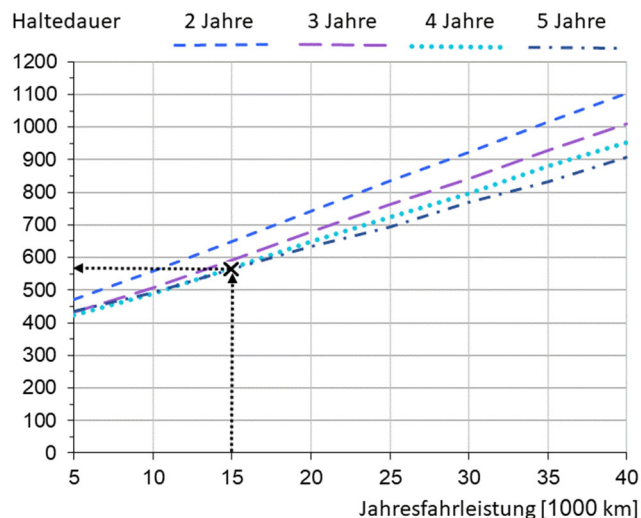
1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Mazda MX-30 ist in der Basisausstattung ab einem Grundpreis von 34.490 Euro (bei 19 % MwSt.) erhältlich – das ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin 6.000 Euro (plus MwSt. für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Umweltprämie abziehen. Das Elektro-SUV ist bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und hat zahlreiche Annehmlichkeiten wie adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelassistent, LED-Scheinwerfer, Head-up-Display, Navigationssystem und schlüsselloses Zugangssystem serienmäßig an Bord. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der MX-30 recht gut aufgestellt und ermöglicht verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die Kfz-Steuer beträgt 62 Euro pro Jahr – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind mit Ausnahme der Haftpflichtversicherung (KH: 14) nicht gerade günstig (VK: 22, TK: 19). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Mazda gibt drei Jahre Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, zwölf

Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack. Gegen recht geringen Aufpreis lässt sich die Werksgarantie auf bis zu zehn Jahre oder 200.000 Kilometer ausdehnen. Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 565 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTROANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	107 kW (145 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	81 kW
maximales Drehmoment	271 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,9 kWh pro 100 km / 170 km

BATTERIE

Größe in kWh gesamt/nutzbar	35,5 kWh/32 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	37,45 kWh
Garantie	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	reduziert
Stufen / Einstellung	5 / Lenkradwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja / ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei Restreichweite 50 km 2. Warnung und roter Bereich ab 25 km
Leistungsreduzierung	Ja, ab 25 km Restreichweite
Notfallstrecke bei Neustart	bis 20 km

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja, in % (getrennt für DC und AC)
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	im Fahrzeug, über Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE/OPTION

Schuko	einphasig, 230 V	Serie
Typ 2	einphasig, 230 V	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

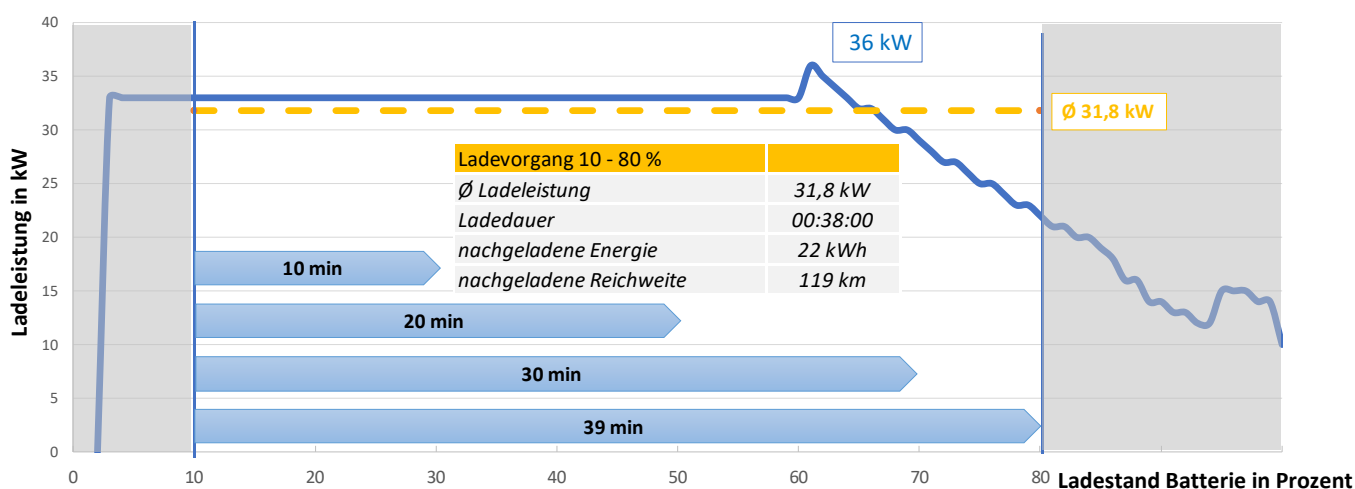
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja / ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja / nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

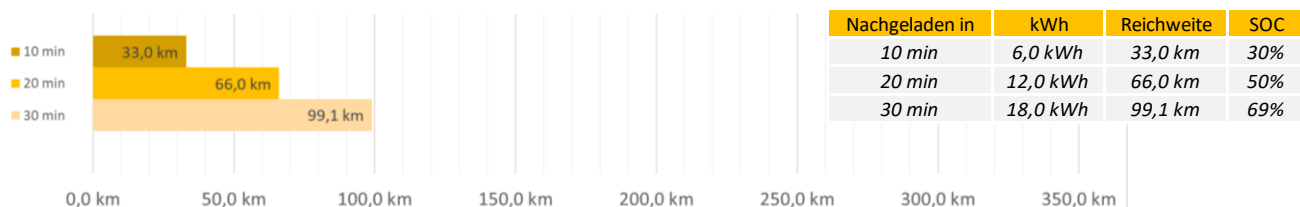
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Schuko	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	16 - 18 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	28 A	6,6 kW	6 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
DC schnell	CCS	Serie		bis zu 50 kW	ca. 30 - 40 Min.*

* 10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



(ADAC Messungen kursiv)

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug	
Leistung	107 kW/145 PS
Maximales Drehmoment	271 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	17,3/19,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.848/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.720/399 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	366/1.171 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität	32 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Falken Azenis FK 510 SUV
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	21,9 kWh/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 120 g/km)
Reichweite	170 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/444 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/615/955 l

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

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	300 Euro
Monatliche Gesamtkosten	565 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/19		
Basispreis MX-30 e-SKYACTIV	34.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 31.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.949 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.450 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.000 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	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	2.500 Euro° (Paket)/1.000 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	1.000 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	1.000 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60 : 40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	5.250 Euro (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Februar 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer