
Fahrvorstellung Mazda CX-30: Crossover mit neuartigem Motorkonzept

Von Axel F. Busse

Als Markenkone hat der Mazda MX-5 nichts von seiner Strahlkraft eingebüßt, doch das Geld wird inzwischen anderswo verdient. Der SUV-Sektor macht mittlerweile deutlich mehr als die Hälfte der Verkäufe der japanischen Marke in Deutschland aus. Jetzt kommt ein höher gelegter Fünftürer mit neuartigem Antrieb hinzu. Der Skyactiv-X-Motor, der zunächst im Mazda3 vorgestellt wurde, ist auch für den CX-30 erhältlich.

Der Mazda CX-30 soll sich als Crossover-Modell zwischen CX-3 und CX-5 einsortieren. Bislang war nicht bekannt, dass zwischen diesen beiden Autos, von denen 2019 schon rund 25 000 in Deutschland neu zugelassen wurden, noch eine Lücke herrschte. Doch da ein neues Modell immer eine Begründung braucht, wurde es als Lückenfüller definiert. Mit 4,40 Metern Länge ist er nicht größer als ein Kompaktwagen, doch seine auffällige Kunststoff-Beplankung und die Karosseriehöhe von 1,54 Metern geben ihm eine stattliche Erscheinung. Wer die elektrische Heckklappe öffnet, ist erstaunt über den einladenden Zugang, dessen Breite und die bequeme Ladehöhe von 73 Zentimetern machen den CX-30 praktisch für Transporte aller Art. 430 Liter Kofferraum sind mindestens nutzbar, nach Umlegen der Rücksitzlehnen werden daraus 1403 Liter.

Die gefälligen Proportionen und die scharf akzentuierte Front zeigen die Merkmale des Kodo-Designs, auch der ausgeprägte vordere Überhang weisen das Auto unzweifelhaft als Mitglied der Mazda-Familie aus. Nicht nur die Bodengruppe teilt sich der Wagen mit dem Mazda3, sondern auch das Interieur ist größtenteils nach dem Vorbild des Kompakt-Bruders gestaltet. Ein digitales Cockpit ist schon bei vielen Herstellern Standard, da macht Mazda keine Ausnahme. Neu ist das Head-up-Display, das auf eine ausfahrbare Reflektionsscheibe verzichtet und direkt in die Frontscheibe projiziert. Es hat eine saubere und gut ablesbare Schärfe und stellt die wichtigsten Fahrinformationen dar. Der mittig angebrachte und leicht zum Fahrer hin verschwenkte Monitor des Navigationssystems ist auffällig flach. Ergebnis ist ein extremes Querformat der Kartengrafik, was nicht immer den Bedürfnissen nach Orientierung gerecht wird.

Da der CX-30 etwa zwölf Zentimeter länger ist als der 3er, kann man sich über ein gutes Raumgefühl auf allen Plätzen freuen. Knie- und Kopffreiheit sind auch für die hinten Sitzenden auskömmlich, was man von dem auf dem Mazda2 basierenden Schwestermodell CX-3 nicht behaupten kann. Im Cockpit und andernorts rings um die Insassen sorgen weiche und aufgeschäumte Bezüge und Verkleidungen für ein angenehmes Ambiente. Je nach Version sind serienmäßig Alufelgen, das automatische Notbremssystem, Fernlichtassistent, Verkehrszeichenerkennung, Head-up-Display, Tempomat mit Abstandsradar, Spurhalteunterstützung mit Lenkeingriff und Aufmerksamkeitsassistent an Bord. Analog zur Preispolitik beim Mazda3 ist das bereits zum Einstiegspreis von 24 290 Euro zu bekommen. Für den CX-30 mit Skyactive-X-Motor ist ein Basispreis von 26 790 Euro vorgesehen.

Das bereits im 3er eingeführte SPCCI-Triebwerk ist eine Mischung aus Otto- und Dieselmotor. Das Kürzel steht für „Spark Controlled Compression Ignition“, was auf Deutsche etwas ungenau klingt: Funken-gesteuerte Kompressionszündung. Der Vier-Zylinder-Benziner läuft mit einem wesentlich höheren Luftanteil im Kraftstoffgemisch und mit erheblich erhöhter Verdichtung. Das Kompressionsverhältnis beträgt 16,3:1, was herkömmlichen Dieselmotoren entspricht. Wegen des „mageren“ Gemisches ist die

Selbstentzündung unter Druck nicht zwangsläufig, daher hilft bei Bedarf eine Zündkerze nach. Zwischen 15 und 20 Prozent weniger Spritverbrauch versprechen sich die Entwickler davon. Nach WLTP-Zyklus soll der CX-30 mit 5,9 Litern Super auf 100 Kilometern auskommen, für die wesentliche kürzere Testrunde errechnete der Bordcomputer rund sieben Liter.

Die Laufkultur und die Drehfreudigkeit des 180 PS-Antriebs (132 kW) geben keinen Anlass zur Kritik. Mit 224 Newtonmetern Drehmoment liegt der Motor zwar oberhalb des ebenfalls zwei Liter großen Standardaggregats, jedoch braucht er wegen des fehlenden Turboladers zur vollen Entfaltung dieser Durchzugskraft 3000 Umdrehungen. Wer sich einer sparsamen Fahrweise befleißigt, wird jedoch früher schalten und so kaum in den Genuss der höheren Leistung kommen. Die ungewöhnliche Form von Gemischaufbereitung und Verbrennung ist dem Motor im Betrieb nicht anzumerken. Die gute Geräuschdämmung im CX-30 trägt zu einem ruhigen und entspannten Fahrgefühl bei. Der neue Motor wird das Angebot des CX-30 ab Oktober dieses Jahres ergänzen und bei Mazda in Leverkusen geht man davon aus, dass etwa ein Drittel der Kunden sich für diese Variante entscheiden wird.

Nur die erhöhte Sitzposition erinnert daran, dass man nicht in einer Kompaktlimousine unterwegs ist. Das Fahrwerk und die Lenkung reagieren gewohnt straff und präzise. Wer die nächste Kurve etwas flotter angeht, wundert sich vielleicht über die geringe Seitenneigung. Dass der CX-30 so locker und unprätentiös durch die Kehren eilt, ist dem G-Vectoring zu verdanken, mit dem Einlenkverhalten und Richtungsstabilität verbessert werden. Der tadellose Geräuschkomfort rührt daher, dass ein neuartiger doppelwandiger Schallschutz zwischen Blech und Bodenteppich eingezogen wurde.

Alternativ zum Skyactiv-X gibt es den Zwei-Liter-Benziner mit 122 PS (90 kW), der mit Front- oder Allradantrieb bestellt werden kann. In beiden Fällen ist ein 24V-Mild-Hybridsystem mit an Bord. Der Starter-Generator, der über einen Riemenantrieb mit der Kurbelwelle verbunden ist, bringt es auf 6,5 PS (4,8 kW) Leistung, die beim Beschleunigen zusätzlich abgerufen werden können. Das hilft der Spritzigkeit, denn der Verbrenner erreicht sein Drehmomentmaximum von 213 Newtonmetern erst bei 4000 Umdrehungen.

Der von 2,2 Litern auf 1,8 Liter Hubraum verkleinerte Vier-Zylinder-Turbodiesel hat 116 PS (85 kW) Leistung, aber seine Drehmoment Spitze von 270 Nm wird schon bei 1600 U/min freigesetzt. Der druckvolle Antritt lässt ihn insgesamt agiler erscheinen als sein Benzin-Pendant. 5,1 Liter Treibstoff soll er auf der Normdistanz verbrauchen, und Mazda ist bekannt dafür, dass Soll und Ist in der Praxis nicht weit auseinanderliegen. Der Standardsprint wird in 10,8 Sekunden erledigt und 183 km/h als Spitzentempo angegeben. Für beide Triebwerke ist sechsstufiges Automatikgetriebe im Angebot, das den Wagen um 2000 Euro verteuert. (ampnet/afb)

Daten Mazda CX-30 Skyactiv-X 2.0

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,80 x 1,54
Radstand (m): 2,66
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 132 kW / 180 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 224 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter
CO₂-Emissionen: 105 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1443 kg / max. 522 kg
Kofferraumvolumen: 430-1406 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg

Basispreis: 26 790 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
