

Fahrbericht Mazda MX-30: Dieser Stromer schwimmt gegen den Strom

Von Jens Riedel, cen

Mazda ist dafür bekannt, immer wieder gerne eigene Wege zu gehen. Beim ersten Elektroauto der Marke ist das nicht anders. Mit einer Breite von 1,80 Meter und einer Länge von 4,40 Metern ordnet es sich in der Kompaktklasse ein. Leistung und Batteriekapazität liegen aber beispielsweise „nur“ auf dem Niveau des deutlich kleineren Honda e, während etwa der VW ID 3 weitaus stärker ist und selbst in der Basisversion mehr Strom speichert.

Mazda hat also vermutlich etwas anderes im Sinn. Dafür spricht auch das vom Wankelmodell RX-8 übernommene Konzept ohne B-Säule und mit den beiden halben und hinten angeschlagenen Türen für den Zugang zum etwas engeren Fond. Freestyle-Door-System nennt Mazda das. Hier geht es offenbar nicht nur darum, ein vor allem zweckmäßiges Fahrzeug für den urbanen Lebensraum und die Fahrt zwischen Haus, Supermarkt, Kindergarten und Sportplatz anzubieten, sondern eines, das sich formal von der Masse abhebt. Der MX-30-Fahrer darf zeigen, dass er nicht nur auf fortschrittliche Technik setzt, sondern dabei auch nonkonformistisch bleibt, also trotz Stromer nicht mit dem Strom schwimmt.

Zumindest beim Kofferraum mit seinen 366 Litern Volumen verschwendet Mazda keinen Platz, den die Kompaktklasse bietet. Auch vorne gibt es ein den Außenabmessungen entsprechendes Raumangebot, während es hinten enger zugeht. Dennoch fällt die Beinfreiheit dank gut ausgeformter Lehnen der Vordersitze akzeptabel aus. Hintersitzende können zudem von sich aus den Vordersitz nach vorne schieben und klappen (beim Fahrersitz elektrisch), um besser auszusteigen. Das Türkonzept funktioniert dabei in der Praxis erstaunlich gut.

Innenraum mit Öko-Anspruch

Im Interieur des MX-30 schlägt sich zudem der Öko-Anspruch nieder. Es gibt filzartige Türinnenverkleidungen, mit Kork ausgekleidete Ablagefächer und Teil-Ledersitze mit sesselhafter Stoffpolsterung. Den Passagieren werden (teilweise als Extra) unter anderem eine 220-Volt-Steckdose und zwei USB-Anschlüsse sowie ein Bose-Soundsystem geboten. Die Mittelkonsole erstreckt sich brückenförmig über ein riesiges Staufach. Die Steuerung der Klimatisierung erfolgt über den Touchscreen, das Infotainmentsystem wird über einen Dreh-Drücksteller und einen separaten Audio-Schalter bedient.

145 PS (107 kW) klingen für ein Elektroauto dieser Größe ebenfalls nicht nach sonderlich viel. So fehlt es angesichts von 1,7 Tonnen Leergewicht, von denen 310 Kilogramm der Batterie geschuldet sind, etwas an elektrischem Wums. Der Sprintwert von 9,7 Sekunden wird auch subjektiv als nicht sonderlich beeindruckend empfunden. Die auf 140 km/h beschränkte Höchstgeschwindigkeit geht in Ordnung und liegt beispielsweise auf dem Niveau des kleineren Renault Zoe.

Aber Mazda wäre nicht Mazda, wenn beim Antrieb nicht doch noch eine kleine Überraschung lauern würde. Die Japaner spendieren dem Fahrer ein künstlich erzeugtes Motorengeräusch. Es brummt gedämpft im Hintergrund und schwillt beim Beschleunigen dezent an. Über Sinn und Unsinn lässt sich vortrefflich streiten, uns aber gefällt's. Es wurde nach einigen Kilometern nicht mehr als fremd, sondern als angenehmer Begleiter

wahrgenommen.

Auch der Radius, der dem MX-30 offen steht, will nicht so recht zu seiner Größe passen. Mazda nennt eine WLTP-Reichweite von 200 Kilometern und verweist im selben Atemzug auf eine durchschnittliche Pendlerstrecke in Europa von 48 Kilometern. Damit reiht sich auch dieses Elektroauto in die übliche Argumentation ein. Bei Plus-Temperaturen im unteren einstelligen Bereich muss sich der MX-30 aber naturgemäß mit weniger zufrieden geben. 158 Kilometer meldete der Bordcomputer maximal nach einer Vollladung und bei 85 Prozent Batteriekapazität beispielsweise noch 130 Kilometer. Bei 75 Prozent und unter fünf Grad Außentemperatur waren es 120 Kilometer, bei 65 Prozent noch 106 Kilometer.

Verbrauch: 20 kWh bis 20,5 kWh

Das deckt sich in etwa mit den Erfahrungen einer Fahrt, bei der 30 Kilometer Strecke mit etwa einem Fünftel der Batterieladung „bezahlt“ wurden. An der Haushaltssteckdose holt sich der Mazda in knapp drei Stunden eben jene rund 20 Prozent Strom wieder nach. Als tatsächlichen Durchschnittsverbrauch nannte der Bordcomputer 20 bis 20,5 kWh bei einer Kapazität der Batterie von 35,5 kWh. Das dürfte dann im Sommer wohl annähernd für die versprochenen 200 Kilometer reichen. Für die Stadt gibt Mazda sogar bis zu 265 Kilometer an.

Die Rekuperationsintensivität des MX-30 lässt sich in jeweils zwei Schritten abmildern oder verstärken, wobei sich in der stärksten Einstellung aber noch kein One-Pedal-Effekt einstellt. Wir nahmen vorwiegend mit der vorletzten Stufe vorlieb, die alltagsgerecht verzögert, ohne zu heftig einzugreifen, so dass vor allem das Ausrollen gut unterstützt wird. Angenehm fällt das komfortabel abgestimmte Fahrwerk auf, das allerdings mit einer gewissen Wankneigung einher geht. Nicht überzeugen kann das sehr synthetische Gefühl beim Druck auf das Bremspedal. Und auch die Lenkung lässt in dieser Hinsicht etwas zu wünschen übrig. Sie bringt dem Fahrer kaum spürbaren Widerstand entgegen.

Lob gibt es hingegen für das gute Kamerasystem mit Frontobjektiv und hervorragender Vogelperspektive. Die übrigen Assistenzsysteme können sich ebenso sehen lassen. Vor allem der aktive Spurverlassenswarner überzeugt. Er greift bestimmend ein, ohne aufdringlich zu wirken. Überzeugen können auch der sehr weit reichende hintere Querverkehrswarner und der sehr wachsame Müdigkeitswarner (beides Extras), während die Verkehrszeichenerkennung in Ortschaften des öfteren mit einem ominösen „7 km/h“-Schild überraschte.

Fazit: Keine Frage, wer sich für den MX-30 entscheidet, der kauft einen Schuss Extravaganz mit. Dafür wird dann gerne etwas weniger Funktionalität in Kauf genommen. Am Preis selbst gibt es nichts auszusetzen. (ampnet/jri)

Daten Mazda MX-30 e-Skyactiv

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,80 x 1,56
Radstand (m): 2,66
Motor: Permanentmagneterregte Synchronmaschine
Leistung: 107 kW / 145 PS bei 4500–11.000 U/min
Max. Drehmoment: 271 Nm
Batterie: Lithiumionenbatterie, 35,5 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 19,0 kWh/100 km
WLTP-Reichweite: 200 km
CO₂-Emissionen: 0
Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: min. 1645 kg / max. 463 kg
Kofferraumvolumen: 366–1171 l
Wendekreis: 9,8 m
Bereifung: 215/55 R 18
Wartungsintervalle: 12 Monate / alle 20.000 km
Basispreis: 34.490 Euro
Testwagenpreis: 40.940 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Porsche Boxster 25 Jahre

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-30.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
