

---

## Praxistest Mazda CX-30 e-Skyactiv-X: Harmonie zwischen Otto und Diesel

Von Axel F. Busse, cen

Was Motorentchnik angeht, war Mazda schon immer etwas anders als die anderen. Weder ist der japanische Hersteller dem Downsizing-Trend hinterhergelaufen, noch wurden winzige Benziner mit Turbokraft aufgeblasen. Mit dem selbstzündenden Ottomotor verfügt das in Hiroshima beheimatete Unternehmen heute über ein Alleinstellungsmerkmal.

Als Markenkone hat der Roadster MX-5 noch längst nicht ausgedient, doch das Geld wird mittlerweile anderswo verdient. Der SUV-Sektor macht inzwischen deutlich mehr als die Hälfte der Mazda-Verkäufe in Deutschland aus. Der höher gelegte kompakte Fünftürer CX-30 hat nun ebenfalls den überarbeiteten „e-Skyactiv-X“-Motor bekommen. Der in Teillastbereichen kompressionszündende Vierzylinder leistet 186 PS (137 kW) und 240 Newtonmeter Drehmoment, ein 24-Volt-Mildhybrid-System soll den Schub unterstützen und den Verbrauch mindern.

Die gefälligen Proportionen und die scharf akzentuierte Front, aber auch der ausgeprägte vordere Überhang weisen das Auto unverwechselbar als Mitglied der Mazda-Familie aus. Nicht nur die Bodengruppe teilt sich der Wagen mit dem 3er-Modell, sondern auch das Interieur ist größtenteils nach dem Vorbild des Kompakt-Bruders gestaltet. Beim Head-up-Display hat Mazda auf eine ausfahrbare Reflektionsscheibe verzichtet, die Informationen werden direkt in die Frontscheibe projiziert. Es hat eine saubere und gut ablesbare Schärfe und stellt die wichtigsten Fahrinformationen übersichtlich dar. Der mittig angebrachte und leicht zum Fahrer hin verschwenkte Monitor des Infotainmentsystems ist auffällig flach. Ergebnis ist ein extremes Querformat der Kartengrafik, was nicht immer den Bedürfnissen nach Orientierung gerecht wird.

Ab Werk viel drin

Schon seit einiger Zeit verfolgt Mazda das Konzept, bereits in der Einstiegsversion einer jeden Baureihe ein erhöhtes Ausstattungsniveau anzubieten. Deshalb gehören zum Beispiel adaptive Geschwindigkeitsregelung, Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, Verkehrszeichenerkennung, Voll-LED-Scheinwerfer, Apple Carplay und Android Auto zur Verbindung des Smartphones sowie ein Soundsystem mit acht Lautsprechern zum Lieferumfang eines jeden CX-30. Der Testwagen verfügte außerdem über elektrische Sitzverstellung mit Memoryfunktion 360-Grad-Monitor, Querverkehrswarnung und Stauassistent.

Mit 4,40 Metern Länge ist der CX-30 nicht größer als ein Kompaktwagen, doch seine auffällige Kunststoffbeplankung 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 1406 Liter. Dank 2,66 Metern Radstand ist die Kniefreiheit auch für die hinten Sitzenden auskömmlich. Im Cockpit und andernorts rings um die Insassen sorgen weiche und aufgeschäumte Bezüge und Verkleidungen für ein komfortables Ambiente.

Mit Beginn des Modelljahres 2021 hat Mazda seinen „Diesotto“-Motor noch einmal nachgeschärft. Neue Kolbenböden, eine auf 15:1 leicht geminderte Kompression und eine entsprechend angepasste Motorsteuerung, die den Betriebsbereich für den Selbstzündungsmodus verbreitert, sollen bis zu einem halben Liter Minderverbrauch

---

gegenüber dem ursprünglichen Triebwerk bringen. Obendrein kamen zu den ehemals 180 PS Leistung noch sechs Pferdchen hinzu.

Sehr nah am Normverbrauch

Der Verzicht auf Turbo-Power hat seinen Preis: Sein Drehmoment-Maximum erreicht der Diesotto erst bei 4000 Umdrehungen, weshalb er sich im unteren Drehzahlbereich etwas schmalbrüstig anfühlt. Das Ansprechverhalten ist zwar gut, in kultivierter Manier dreht er hoch, den Bumms eines Diesels darf man jedoch nicht erwarten. Die harmonische Kraftentfaltung geht einher mit vorbildlicher Laufruhe. Ortstempo im fünften oder sechsten Gang steckt er ebenso klanglos weg wie Ausflüge in die Nähe des „roten“ Bereichs. Seine Einzigartigkeit entfaltet der Skyactiv-X-Motor bevorzugt im Betriebsbereich mit geringer Last. Das so genannte SPCCI-Triebwerk läuft mit einem wesentlichen höheren Luftanteil im Kraftstoff-Gemisch. Das Kürzel steht für „Spark Controlled Compression Ignition“, was auf Deutsch etwas ungenau klingt: Funken-gesteuerte Kompressions-Zündung. Wegen des „mageren“ Gemisches ist die Selbstentzündung unter Druck nicht zwangsläufig, daher hilft bei Bedarf eine Zündkerze nach. Im Betrieb sind die unterschiedlichen Zünd-Modi aber nicht spürbar.

Der vom Hersteller versprochene Verbrauchsvorteil ließ sich in der Praxis durchaus belegen: Mit 6,3 Litern Testverbrauch lag der Wagen nur 0,2 Liter über dem angegebenen WLTP-Wert, was nicht nur weit von den sonst üblichen 1,5 Litern Praxis-Zuschlag entfernt, sondern für einen Allrad-Pkw geradezu vorbildlich ist.

Nur die erhöhte Sitzposition erinnert daran, dass man nicht in einer Kompakt-Limousine unterwegs ist. Fahrwerk und Lenkung reagieren gewohnt straff und präzise. Wer das manuelle Sechs-Gang-Getriebe einmal durch die Schaltkulisse hat flutschen lassen, wird kaum auf die Idee kommen, sich die auspreispflichtige Automatik zu bestellen. Die Gangwechsel gehen so geschmeidig von der Hand, dass es eine wahre Pracht ist. Seine geringe Seitenneigung in flotteren Kurven verdankt der CX-30 dem G-Vectoring, mit dem Einlenkverhalten und Richtungsstabilität verbessert werden. Der tadellose Geräuschkomfort rührt daher, dass ein neuartiger doppelwandiger Schallschutz zwischen Blech und Bodenteppich eingezogen wurde.

Fazit: Von einer Limousine hat der CX-30 die guten Manieren, vom SUV die erhöhte Sitzposition und den Sicherheitsgewinn des Allradantriebs. Der besondere Motor erfüllte im Test die an ihn gestellten Erwartungen, so dass der CX-30 e-Skyaktiv-X als plausibles Angebot in der immer unüberschaubarer werdenden Menge von Crossover-Fahrzeugen gelten kann. Ein hohes Komfort- und Qualitätsniveau runden das positive Bild ab.  
(aum/afb)

Daten Mazda CX-30 e-Skyactiv-X 2.0 M

Länge x Breite x Höhe (m): 4,40 x 1,80 x 1,54

Radstand (m): 2,66

Antrieb: selbstzündender R4-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung, Allrad, 6-Gang-Getriebe

Leistung: 137 kW / 186 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 240 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,1 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 144 g/km

Testverbrauch: 6,3 Liter

Leergewicht / Zuladung: 1528 kg / max. 589 kg

Kofferraumvolumen: 430–1406 Liter

Basispreis: 29.490 Euro

Testwagenpreis: 37.850 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mazda CX-30 e-Skyactiv-X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mazda CX-30 e-Skyactiv-X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mazda CX-30 e-Skyactiv-X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mazda CX-30 e-Skyactiv-X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mazda CX-30 e-Skyactiv-X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

---



Mazda CX-30 e-Skyactiv-X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mazda CX-30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-30.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda

---