

Ruhe

Mazda hat es geschafft. Geschafft, sich von der Masse abzuheben. Durch ein wiedererkennbares Design und mit einem besonderen „Habitus“. Alles strahlt Ruhe und Gelassenheit aus. Der CX-30 passt in unsere hektische Zeit.

VON Autoflotte GETESTET

- +
 - | Innengeräusche sehr niedrig
 - | Gurthöhenverstellung vorhanden
 - | Spritzdüsen im Wischer integriert
- - | unübersichtlich
 - | Klimaautomatik regelt konfus
 - | Anfahrtschwäche

Kennen Sie das Gefühl von Gestresst-Sein? Klar. Wer kennt das nicht. Hier noch schnell eine Mail beantworten, dort noch flink vorm Ladenschluss reinhüpfen und am Wochenende das Privat-Programm ebenfalls ordentlich vollpacken.

Schön, wenn jemand oder etwas ab und an Einhalt gebietet – und es nichts mit Corona zu tun hat. Ein Automobil kann ebenfalls zur Entspannung beitragen. Mazda hat es als einer der wenigen Automobilhersteller geschafft, Aggressivität aus dem Automobil zu verbannen und stattdessen Ruhe einkehren zu lassen. Die Japaner nennen das Kodo. Kodo spiegelt sich außen in einer reinen Form ohne Schnörkel wider – sauber, aufgeräumt. Daher sticht der CX-30 aus der Masse der kompakten SUV (4,40 Meter) heraus.

Gibt's wirklich: „schöne“ Blinker

Was Mazda im Großen und Ganzen gelungen ist, führen sie im Detail weiter. Sind die „dynamischen“ Blinker mittlerweile fast überall zu finden und strahlen eine vermeintliche Innovationskraft aus, macht Mazda das wirklich Besondere. Die LED-Richtungsanzeiger des CX-30 leuchten blitzartig auf, um dann sanft und langsam auszutreten und beginnen das Spiel von vorne. Es ist eine Art Pulsieren. Das sieht nicht nur schön aus, es hat ebenfalls etwas unterschwellig Beruhigendes für andere Verkehrsteilnehmer und zieht den Blick an.

Davon bekommen die Insassen des CX-30 nicht viel mit. Einsteigen, genießen, wohlfühlen lautet dort die Devise. Denn das Interieur ist ebenfalls zurückhaltend gestaltet. Ein weiterer Ruhepol: Die Bedienung gelingt nach heutigen Maßstäben vorbildlich – Aufregung fehlt am Platz. Ein Beispiel gefällig? Eine Taste links neben dem Lenkrad kappt „alle“ Sicherheitssysteme bis zum erneuerten Motorstart. Damit erledigt sich lästiges und ablenkendes Gesuche der Assistenz-Funktionen in irgendwelchen Untermenüs des Infotainmentsystems oder im Bordcomputer. Denn mindestens ein gut gemeintes Warnsystem nervte in der Tat häufig: Fährt man zu dicht auf das vorausfahrende Auto auf, drosselt der Mazda automatisch die Leistung – gefühlt bremst er sogar. Was sich erstmal sinnig anhört, kann bei Überholmanövern genau das Gegenteil sein.

Es gibt sie noch: Bedientasten

Im Japan-SUV existieren sogar noch Knöpfe, die man vermutet – oder mittlerweile eher erhofft. Wie der Lautstärkereger, der griffgünstig neben dem Dreh-Drücksteller platziert wurde. Die Bedienung des „Multi-Commander“, wie Mazda ihn nennt, ist auf Antrieb zu durchschauen und selbst die



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Der CX-30 ist die dynamische Alternative zum CX-5 mit weniger Platz und mehr Emotionen



1 LED-Scheinwerfer gibt es ebenso serienmäßig wie die pulsierenden Blinker hinten und vorne (Lichtleiste unten blinkt orange) 2 Am Heck unterscheidet sich der CX-30 am deutlichsten vom 15 Zentimeter größeren Bruder CX-5 und dem 13 Zentimeter kürzeren CX-3 3 + 4 Die Sitzposition ist gut, die Instrumente klar ablesbar, die Bedienung einfach – so sollten Cockpits sein

Tiefen der Menüstruktur, die auf dem putzunfreundlich angebrachten 8,8-Zoll-Display (ohne Touch-Funktion) dargestellt werden, durchschaut man ohne Betriebsanleitung, die es überdies noch in gedruckter Version gibt. Die Sitze sind ordentlich, jedoch nicht herausragend. Schön, dass Mazda nach wie vor eine Gurthöhenverstellung anbietet, die mittlerweile sogar bei einigen Fahrzeugen der Mittelklasse fehlt und im Kompaktsegment eine Seltenheit ist. Platz gibt es vorne „klassenüblich“, hinten wird es gemütlich.

Wenn wir gerade am Meckern sind: Die Lenkradheizung wärmt lediglich in einem kleinen Teilbereich, die Außenspiegel sind je nach Sitzposition zu weit hinten angebracht und damit zu nah am Fahrer; die Klimaautomatik verliert die Contenance, wenn das Tempo erhöht wird und der Schildererkennung darf eine Sehschwäche attestiert werden. Und natürlich – wie bei fast jedem modernen Kfz – die Übersichtlichkeit nach hinten lässt zu wünschen übrig. Und da kommen wiederum die Assistenzsysteme ins Spiel – die jedoch eventuell deaktiviert wurden.

Eins davon, das mit der Deaktivierungstaste definitiv nicht gekoppelt ist, ist seri-

enmäßig an Bord. Das Head-up-Display spiegelt viele fahrrelevante Informationen sauber in die Windschutzscheibe. Eigentlich schade, denn somit ist die klar gezeichnete, schöne und nur zum Teil digitalisierte Tacho-Instrumentierung fast überflüssig. Audiophilen Menschen sei das Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern ans Ohr gelegt. Es harmoniert exzellent mit dem sehr ruhigen (akustisch) Innenraum. Die Dämmmaterialien im Mazda CX-30 sind offensichtlich wohlüberlegt eingesetzt, und das SUV gehört subjektiv zu den leisesten Fahrzeugen in diesem Preisgefüge.

Müder Starter, knackiger Wechsler

Das kann der Dieselmotor nicht immer von sich behaupten. Er ist zwar laufruhig, solange er im meistgenutzten Bereich betrieben wird, erhebt jedoch seine Stimme bei höheren Drehzahlen. Gerade beim Anfahren werden die hin und wieder benötigt, denn wer behutsam starten will, beschleunigt erst einmal extrem sanft. Theoretisch sollte das Turboloch ab 1.600 Touren überwunden sein, praktisch zieht es sich bis kurz darüber hinaus wie Gummi.

Mazda CX-30 SKYACTIV-D 1.8 FWD Selection

Preis: 24.193 Euro

R4/1.759 cm³ | 85 kW/116 PS | 270 Nm

ab 1.600 U/min | 6-Gang-Handschalter | 183 km/h | 10,8 | WLTP 5,1 D |

135 g/km | Effizienz: A

4.395 x 1.795 x 1.540 | 430 – 1.406 l

HK: 15 | VK: 23 | TK: 27

Wartung: 20.000 km/jährlich

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



5



7



6



8

5 Lieblingstaste? Ganz links oben 6 Dresden – immer eine Reise wert 7 Aufgeräumt und edel. Marie Kondo hätte sicherlich ihre helle Freude am Interieur des CX-30 8 Ins Heck passen 430 Liter – für die meisten Aufgaben in jedem Fall genug

Als Alternative sei Komfortfreunden die Sechsgang-Automatik ans Herz gelegt. Die könnte die Anfahrschwäche dank Wandlerüberbrückung übertünchen. Dann jedoch kommt der Pilot nicht in den Genuss der exzellenten Handschaltung. Nach wie vor hat Mazda ein Händchen fürs Handschalten. Die Wege zwischen den exakt einrastenden Gängen sind kurz wie der Schalthebel selbst – so soll ein Handschaltgetriebe sein.

Wenig Leistung, viel Freude

Zurück zum Motor. 270 Newtonmeter leistet der kleine Diesel, der ohne Adblue-Zusatz die Euro 6d-Norm erfüllt. Chapeau. Die Fahrleistungen sind gut. Obwohl „nur“ 116 PS aus volumigen 1,8 Litern Hubraum geholt werden, reichen diese für fast alle Belange aus. Auch Überholmanöver sind kurzweilig, da das SUV keine 1,5 Tonnen auf die Waage bringt. Apropos SUV. Der Diesel ist der einzige CX-30, der stets mit Frontantrieb auskommen muss. Wer Allrad

möchte oder benötigt, muss zu einem der drei Benziner mit 122, 150 oder 180 PS greifen. Dann werden jedoch – selbst mit dem Benzin-Diesel-Zwitter Skyactiv X – kaum Verbrauchswerte von unter fünf Litern möglich sein. Im Mix genehmigte sich der Vierzylinder-Diesel bei uns rund sechs Liter. Acht sind auf flotten Autobahnetappen natürlich auch machbar.

Fahrwerkseitig ist der CX-30 unauffällig. Und das trotz großer 18-Zoll-Optionsbereifung, die durchaus aus Designaspekten den serienmäßigen 16-Zöllern vorgezogen werden sollten. Zwar regen Querfugen die Vorderachse zum Poltern an, wirklich störend ist das nicht. Beruhigend, dass der Komfort aber auch mit den großen Pneus gut ist und die Lenkpräzision eventuell sogar etwas gewinnt; die Fahrsicherheit ist über jeden Zweifel erhaben.

Da Japan ebenfalls ein Hochpreisland ist, ist auch klar, dass billig kein Attribut ist, das dem CX-30 angeheftet werden kann. Dennoch beginnt bei vergleichsweise akzeptablen 20.832 Euro die Preisliste für den

CX-30 mit dem Zweiliter-Benziner und 122 PS. Berücksichtigt man die durchaus gute Serienausstattung mit unter anderem ACC (adaptiver Tempomat), LED-Scheinwerfer, Parkhilfe hinten, Head-up-Display, Digitalradio und Navigationssystem, relativiert sich sogar das.

Der von uns gefahrene Mazda CX-30 Skyactiv-D 1.8 startet bei 22.765 Euro. Freilich kostet die gefahrene Topversion Selection 28.700 Euro. Dennoch preiswert. *mb*

DAT-PROGNOSE

Mazda CX-30 1.8d Selection

Restwerte vom Listenpreis (mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und 15.000 km/Jahr: 42,8%
25.000 km/Jahr: 39%
40.000 km/Jahr: 33%

