



Broom, Broom!

Mazda MX-30: E-SUV ohne B-Säule

Mazda verkauft hierzulande sein erstes vollelektrisches Fahrzeug. Das SUV mit futuristischem Innenraumdesign und coolen Klapptüren weiß zu gefallen, doch die Reichweite ist mau.

Von Sven Hansen

Der Mazda MX-30 gilt als eines der spannendsten E-Auto-Debüts des Jahres, denn die technikverliebten Japaner pflegen die Tradition der Ingenieurskunst mindestens so sehr wie ihre deutsche Konkurrenz. Bisher hatte sich Mazda eher der Optimierung des Verbrenners verschrieben und verfeinerte das Prinzip des Wankelmotors – nun gibt es das erste E-Auto.

Wir testeten die „First-Edition“ des MX-30. Das limitierte Ausstattungspaket umfasst für 500 Euro unter anderem verbesserte Matrix-LED-Scheinwerfer, einen elektrisch verstellbaren Fahrersitz und eine von zwei Sonderausstattungen für den Innenraum. Auf dem Preisschild stehen rund 35.000 Euro – recht günstig für

ein E-Auto im SUV-Format. Derzeit gibt es nur eine Motorisierung: Der eSkyactive mit 107 kW beschleunigt den MX-30 in 9,7 Sekunden von 0 auf 100. Zeigt der Tacho 140 km/h, bleibt man an der per Software gesetzten Grenze für die Höchstgeschwindigkeit kleben.

Form vs. Funktion

Der MX-30 ist ein Hingucker – von außen wie von innen. Der schicke Mix aus Kunststoff, Kunstleder und Kork erzeugt Lounge-Atmosphäre, doch ausgerechnet die als Handablage dienende Mittelkonsole ist aus billig wirkendem Plastik gegossen. Die Karosserie ohne B-Säule unterstreicht den futuristischen Auftritt. Design stand an mancher Stelle vor Praktikabilität. Das merkt man, wenn man das Smartphone kopfüber an der tief in der mehrschichtigen Mittelkonsole versteckten USB-Buchse anstöpseln muss oder vor dem Spurwechsel routiniert den Blick über die Schulter wirft: Die massiven Türen müssen die Funktion der B-Säule beim Seitencrash ersetzen und blockieren deshalb fast die gesamte Sicht.

Der Einstieg auf die hintersten Plätze gelingt selbst ohne B-Säule kaum bequemer, da die Türausschnitte zu weit vorne

ansetzen. Während der Vordersitz des Beifahrers für den leichteren Heckeinstieg zumindest mechanisch nach vorne klappt, bekommt man den als Sonderzubehör elektrifizierten Fahrersitz nicht so leicht aus dem Weg. Das selbstständige Aussteigen ist durch die überlappend schließenden Vordertüren unmöglich.

Fahren und laden

Tritt man aufs Gaspedal, erfährt man die angenehm durchgehende Beschleunigung des E-Autos, ohne dabei in die Sitze gedrückt zu werden. Über die Lenkrad-Paddel lassen sich fünf Rekuperationsstufen wählen. Wer mag, setzt die elektrische Motorbremse im fließenden Verkehr auch ergänzend zum Bremspedal ein.

Beim Gasgeben erlebt man eine akustische Überraschung: Der MX-30 ist ausgesprochen laut. Die nicht abschaltbare Geräuschkulisse im Innenraum wird künstlich über das Infotainmentsystem eingespielt und soll gemäß der Werbeaussagen helfen, „Geschwindigkeit und Beschleunigung besser einzuschätzen“. Tatsächlich lässt sich zwischen dem spacigen Raumschiff-Sound auch ein hochfrequenten Flirren des E-Antriebs wahrnehmen, das an den Ohren des Fahrers eigentlich nichts zu suchen hat.

Ein dickes Lob verdienen die Matrix-LED-Scheinwerfer mit automatischem Fernlicht. Sie erkennen entgegenkommende Fahrzeuge zuverlässig und blenden einzelne Bereiche sanft ein und aus, sodass der Gegenverkehr nicht geblendet wird. Vergleichbare Systeme gehen weniger behutsam vor und provozieren regelmäßig

das Aufblitzen einer gegnerischen Licht-
hupe. Der Spurassistent hingegen griff für
unser Gefühl etwas zu ruppig mit eigenen
Lenkbewegungen ins Fahrgeschehen ein,
etwa wenn man beim Spurwechsel verges-
sen hatte, den Blinker zu betätigen.

An der Ladesäule braucht man viel
Geduld. Wechselstrom an der heimischen
Wallbox soll der MX-30 einphasig bis 6,6
kW aufnehmen, in der Praxis landet man
wegen der Schieflastgrenze von 20 A nur
bei rund 4,5 kW. Über den Notladeblock
mit Schukostecker sind es – wie bei der
Konkurrenz üblich – nur 2,3 kW. Leider
ging es auch beim Schnellladen mit
Gleichstrom recht gemächlich zu: Von den
laut Spezifikation möglichen 50 kW per
CCS (Combined Charging System) er-
reichten wir an einer 320-kW-Säule maxi-
mal 35 kW, die nach zehnminütigem Lade-
vorgang auf 25 kW absackten. Daheim
braucht es also die komplette Nacht, um
den Akku vollzuladen, und bei Schnell-
ladestops unterwegs muss man längere
Ladepausen einrechnen, als etwa beim
Hyundai Kona (siehe c't 23/2020, S. 100).

Im Alltag entpuppt sich der MX-30 dann
auch als Inkarnation des Begriffs Reichwei-
tenangst. Der mit 35 kWh recht klein dimen-
sionierte Akkublock soll einen Aktionsradi-
us von 200 Kilometern nach dem WLTP-Zy-
klus bieten. Mazda setzt die erste Warnstufe
für die schnell dahinschmelzende Akkuka-
pazität schon bei 30 Prozent, sodass es vom
Volltanken bis zur ersten Meldung im Tacho-
display im Test oft nicht einmal 100 Kilo-
meter brauchte. Nach dem Laden musste
man sich so gefühlt gleich wieder ums nächs-
te Laden kümmern.

Gut verbunden

Beim Bedienkonzept des Infotainment-
Systems knüpft Mazda an BMWs iDrive

**Schickes
Interieur:
Das Paket
„Modern Confi-
dence“ bringt
einen frischen
Look mit und
kombiniert Kork
und Kunstleder
mit trendigen
Webstoffen.**



an: Über einen zentralen Drehdrück-
knopf in der Mittelkonsole blättert man
durch die Menüebenen und wählt Inhal-
te mit sanftem Druck aus. Die Bedien-
oberfläche wirkt auf dem 8,8-Zoll-Display
etwas altbacken. Touch hat es nicht, wäre
aber wegen der Platzierung weit hinten
im Armaturenbrett sowieso schlecht zu
erreichen. Radio, Navigation und Medi-
enfunktionen reichen aber durchaus für
den Alltagsbedarf. Der Sound des
Standard-Systems ist etwas schwach –
wer mehr möchte, sollte zum Bose-Sys-
tem greifen, das im Premium-Paket zu
haben ist.

Die für Android und iOS erhältliche
Connected-Services-App ist etwas trist
anzuschauen und wirkt unübersichtlich.
Sie gibt Auskunft über den Ladestatus
des Fahrzeugs, startet die Klimatisie-
rung, erlaubt das Übermitteln von Navi-
gationszielen vor der Fahrt und ermög-
licht das Verriegeln aus der Ferne.

Im Test ließen sich sowohl CarPlay als
auch Android Auto problemlos nutzen,
wenn auch nur in der verkabelten Version.
Auch die jeweiligen Oberflächen der
Smartphone-Betriebssysteme steuert man
über den zentralen Drehknopf, was er-
staunlich gut funktioniert.

Die jeweilige Assistenzfunktion trig-
gert man per Sprachtaste am Lenkrad. Die
im Fahrzeug verbaute Spracherkennung
fiel demgegenüber deutlich ab: Als Fahrer
muss man die richtigen Kommandos und
die erforderliche Aussprache zunächst
üben, um ans richtige Ziel zu kommen.

Fazit

Nicht schlecht für ein vollelektrisches
Erstlingswerk, in 2021 allerdings nicht
mehr gut genug. Vor ein paar Jahren wäre
der MX-30 ein cooler Technologieträger
für Elektropioniere gewesen. Doch selbst
die erwarten inzwischen mehr. Die Kom-
bination von langsamen Ladevorgängen
und einem zu kleinen Akkublock ist jeden-
falls äußerst unglücklich. Ein Ärgernis ist
die Gängelung durch die kontinuierliche
Zwangsbeschallung im Innenraum.

Dennoch könnte sich der MX-30
einen oberen Platz in der Zulassungs-
statistik erkämpfen, wenn Mazda ihn wie
angekündigt mit Wankelmotor als Ran-
ge-Extender herausbrächte. Im Vergleich
zu vielen Plug-in-Hybriden, die als Dreck-
schleuder mit ein wenig Elektro-Bling-
Bling daherkommen, wäre ein solches
Fahrzeug ein ernsthaft kurzstreckenfähi-
ges E-Auto mit realistischer Fernreiseop-
tion. Der Verbrenner würde dann bei op-
timaler Drehzahl nur noch den Ladestrom
liefern. (sha@ct.de) **ct**



**CarPlay (im Bild) und Android Auto machten auf dem 8,8-Display des Infotainments
eine gute Figur und ließen sich auch ohne Touch-Funktion gut steuern.**