



Mazda 3 1.6 High-Line

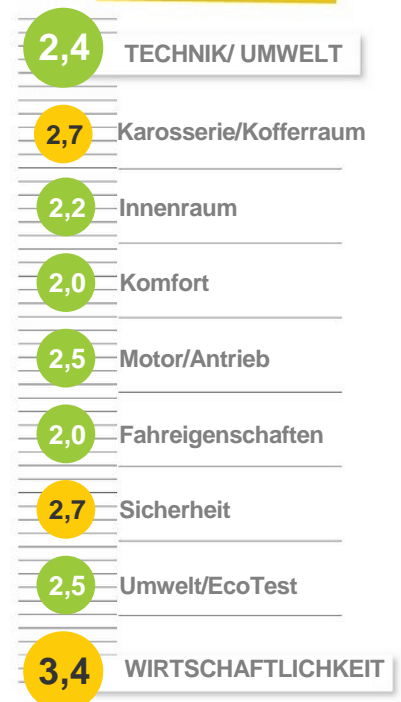
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der kleinste Benziner im Mazda 3 ist ein alter bekannter, der 1,6 Liter große Vierzylinder mit 105 PS sorgt für akzeptable Fahrleistungen, solange die Gänge weit ausgedreht werden. Der Verbrauch fällt damit nur befriedigend aus, 6,8 l werden beim ADAC-EcoTest ermittelt - das reicht dank umweltfreundlicher Abgase gerade noch für vier Sterne. Das Fahrwerk ist straff und sicher und bietet genug Komfort auch für längere Strecken. Im Innenraum gibt's ordentliche Platzverhältnisse, die Verarbeitung und Materialqualität sind gut. Beim Kauf sollte beachtet werden, dass der Kofferraumboden bei Wahl der Bose-Soundanlage höher liegt. Die Kofferraum-Zugänglichkeit wird dadurch verbessert, das Volumen wird aber um 75 Liter reduziert. Die Ausstattung fällt in der getesteten Linie umfangreich aus, es ist sogar ein Totwinkelassistent serienmäßig, der beim Spurwechsel unterstützt. Die 3-Jahres-Garantie stellt ein zusätzliches Argument für den Kompaktwagen dar. Knapp 21.000 Euro sind für das Gebotene noch akzeptabel. **Karosserievarianten:** Stufenhecklimousine **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf

- +** angemessene Platzverhältnisse, sicheres Fahrwerk, ausgewogen straffe Federung, umfangreiche Ausstattung (sogar mit Totwinkelassistent)
- schlechte Wertstabilität, hoher Stadtverbrauch, Beifahrerairbags nicht abschaltbar



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

+ Beim neuen Mazda 3 sind die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sowie die Materialqualität gut, die Türen schließen leicht und satt, Spaltabstände sind gleichmäßig. Das Interieur macht einen weitgehend soliden Eindruck, Dekorleisten in Metalloptik sorgen für ein edles Ambiente. Weniger hochwertig klingt das Schließen der Scheiben, sie fahren mit einem deutlichen "Rums" in die Dichtung - das geht bei anderen Autos auch sensibler. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet, immerhin schützen Kunststoffauflagen die Schweller vor Kratzern. Der Motorraum ist nach unten geschlossen. So kann kaum Schmutz eindringen; die verbesserte Aerodynamik wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt stolze 516 kg.

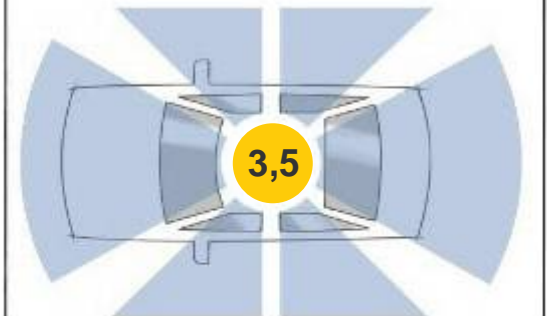
- Die Fahrzeugseiten müssen vollständig ohne schützende Leisten auskommen. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren kann. Ein vollwertiges Ersatzrad steht nicht in der Optionsliste. Ohne das aufpreispflichtige Soundsystem hat die Fahrbereifung in der Reserveradmulde keinen Platz. Wählt man das Bose-Soundsystem liegt der Kofferraumboden aufgrund des Subwoofers höher, dadurch passt das defekte Rad in die Mulde.

Sicht

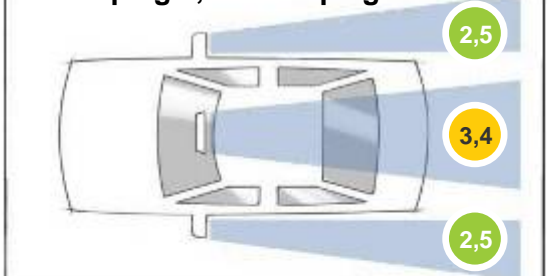
Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören der Dachpfosten rechts hinten. Das spiegelt sich auch im nur zufriedenstellenden Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wieder, hier schränken vor allem die B- und C-Säulen die Sicht nach draußen ein. Bei Nachtfahrten leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn recht gut aus. Xenonlicht ist in dieser Ausstattungsversion nicht erhältlich.

+ Die Außenspiegel sind beheizbar und bieten eine gute Sicht nach hinten; der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel auf der Fahrerseite leichter einsehen zu können. Zusätzlich gibt es einen Totwinkelassistenten serienmäßig, er warnt mit gelben und roten Lampen in den Außenspiegeln, wenn man die Spur wechseln will und sich ein anderer Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befindet. Auch der Blick zum Boden im vorderen Nahbereich ist beim Mazda 3 sehr gut. Diese Ausstattungsvariante beinhaltet neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel auch eine akustische Einparkhilfe hinten.

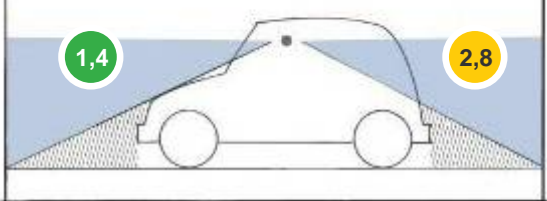
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.

3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht gut, hinten wegen des eher schmalen Türausschnittes etwas beengt ein und aus. Die Türbremsen sind schwach ausgelegt, die Türen fallen bereits an leichten Steigungen wieder zu. Es gibt eine Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen.

⊕ Die Schweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist nicht zu groß, auch das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

2,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Verzichtet man auf das aufpreispflichtige Bose-Soundsystem können im Kofferraum 360 l Gepäck untergebracht werden (mit Soundsystem nur 285 l, da Kofferraumboden höher). Bei umgeklappter Rücksitzbank erhöht sich der Stauraum auf 715 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 ähnlich groß wie bei den Klassen-Konkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße. Innen stört die knapp 20 cm (mit Soundsystem 11 cm) hohe Bordwand vor allem beim Ausladen deutlich, über sie muss das Gepäck gehoben werden.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, hierfür gibt es einen praktischen Griff in der Innenverkleidung der Klappe. Der Kofferraum ist relativ gut zugänglich und sein Format zweckmäßig. Die Kofferraumklappe öffnet 1,85 m hoch.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt eher schwach aus. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine Stufe, wodurch der Ladeboden nicht eben ist (keine Stufe mit aufpreispflichtigem Soundsystem).

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mühelos vorklappen. Die Gurte können dabei an der Lehnenoberkante eingehakt werden, damit sie beim zurückklappen nicht eingeklemmt werden.

⊖ Es ist keine Durchladeluke erhältlich. Praktische Ablagen für kleine Utensilien fehlen.

2,2 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die Bedienung ist überwiegend leicht und funktionell. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und beinhaltet Bedienelemente für Radio, Navigation und Tempomat - aber 18 Knöpfe mit 22 Drückoptionen sind absolut zu viel. Die Instrumente sind groß, im Kontrast deutlich besser als beim Vorgänger. Im Bordcomputer sind unter anderem Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Das serienmäßige Radio liegt gut im Blickfeld, allerdings verwechselt man zu leicht den Lautstärkeregler mit dem Drehknopf für die Sendereinstellung. Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem (Navi-Daten auf SD-Karte) mit Kartendarstellung auf einem mit 4,2 Zoll aber recht klein geratenen Display. Etwas weit unten befinden sich die Bedienelemente der Klimatisierung, die Symbole sind nun aber besser erkennbar und die Drehknöpfe mit Gummiring griffiger. Außenspiegel und Fenster (alle vier mit Antippautomatik auf- und abwärts) werden elektrisch bedient. Vorn sind Leseleuchten und praktische Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach ist groß, leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.

⊖ Hinten gibt's keine Leseleuchten. Unpraktisch ist die weite räumliche Trennung von Klimareglern und Displayanzeige. Die Adresseingabe im Navigationssystem ist etwas umständlich. Zum Anlegen der Rück Sitzgurte braucht man zwei Hände, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind.



Mit einer weitgehend funktionellen Bedienung und der sauberen Verarbeitung kann der Mazda punkten. Weniger gefallen die zu tiefe Anordnung der Bedienelemente für Heizung und Lüftung.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die große Kopffreiheit und besonders durch die sehr große Innenraumbreite ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für über 1,90 m große Personen einstellen.

3,3 Raumangebot hinten*

Die Rück Sitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz. Die Innenraumbreite geht in Ordnung und es mangelt nicht an Kopffreiheit. Die Kniefreiheit reicht allerdings nur für Mitfahrer bis knapp 1,80 m Größe, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,0 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist Mazda gut gelungen, die grundsätzlich straffe Auslegung bietet genug Komfort. Unebenheiten werden sauber geschluckt - längere etwas besser als kürzere; der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Nickbewegungen sind kaum zu spüren, ebenso hält sich die Seitenneigung in Grenzen. Die Federung ändert sich bei Beladung kaum.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich auch in der Höhe einstellen und bietet damit verschieden großen Personen eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm geformt, die Insassen haben einen guten Halt. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität aber nicht in der Höhe einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Auch die Konturen der Rücksitzbank sind ordentlich und ermöglichen zusammen mit der ausgewogenen Polsterung einen annehmbaren Sitzkomfort.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Auf der Rücksitzbank haben große Mitfahrer zu wenig Oberschenkelunterstützung.

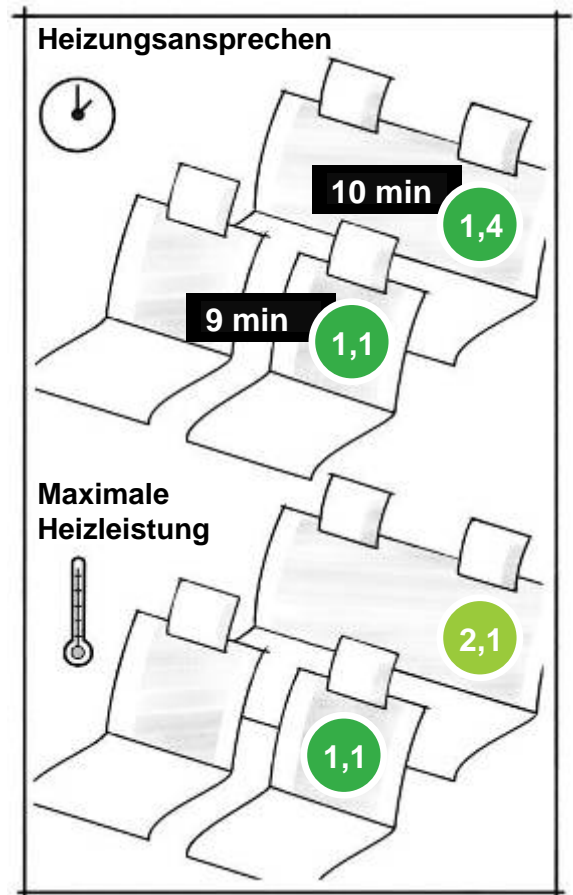
2,6 Innengeräusch

⊕ Bis etwa 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Das Motorgeräusch ist dabei bei Konstantfahrt kaum zu hören, erst bei höheren Drehzahl wird der Motor lauter. Auch die Wind- und Fahrgeräusche halten sich in Grenzen.

1,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten sehr schnell an und sorgt für angenehme Temperaturen. Es gibt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftverteilung lässt sich nur in bestimmten Kombinationen und die völlig frei regulieren. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich komplett öffnen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,5

MOTOR/ANTRIEB

3,3

Fahrleistungen*

Um mit dem kleinen 105 PS Benzinmotor akzeptable Fahrleistungen zu erzielen muss der Motor weit ausgedreht werden. Die Elastizität im fünften Gang ist schlecht, wodurch oft zurückgeschaltet werden muss.

3,0

Laufkultur

Der Motor läuft in weiten Drehzahlbereichen vibrationsarm. Erst bei höheren Drehzahlen wirkt der Motor etwas brummig.

1,8

Schaltung

⊕ Die Vorwärtsgänge lassen sich gut und präzise schalten, die Schaltwege sind angenehm kurz. Auch schnelles Schalten stellt kein Problem dar, es hakt dabei nicht. Das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der fünf Vorwärtsgänge sind der Leistungscharakteristik des Motors gut angepasst. Es steht für jede Geschwindigkeit und für jeden Leistungswunsch eine günstige Gangstufe zur Verfügung. Insgesamt hat Mazda eine kurze Gesamtübersetzung gewählt, die dem eher durchzugsschwachen Benzinmotor gerecht wird. Ein sechster Gang würde kaum Vorteile bringen.

2,0

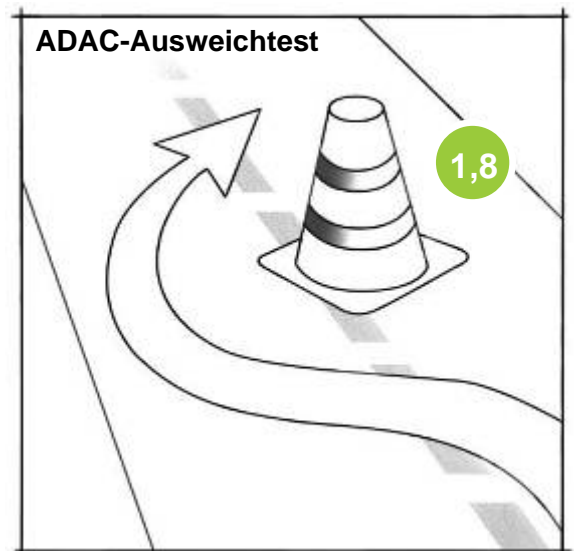
FAHREIGENSCHAFTEN

1,9

Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. In Grenzsituationen greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Den ADAC-Ausweichtest durchfährt der Mazda 3 sicher, das ESP verhindert effektiv Schleudern, das Auto bleibt gut beherrschbar; die Lenkung hinterlässt dabei kein gutes Bild, sie verhärtet bei schnellen Lenkmanövern um die Mittelachse deutlich, hier sollte Mazda nachbessern, denn ansonsten ist das Fahrverhalten einwandfrei.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ Der neue Mazda 3 zeigt sich bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral in Kurven, dann untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal etwas zu hoch, hilft auch hier die Stabilitätskontrolle, das Auto auf Kurs zu halten. Beladen ändert sich das Fahrverhalten nur wenig, es bleibt sicher und gut beherrschbar.

1,9 Lenkung*

⊕ Der Mazda 3 hat eine relativ leichtgängige, direkte Lenkung. Sie spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt einen guten, bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas geringen Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis beträgt 11,1 m, ein zufriedenstellender Wert in dieser Klasse.

2,4 Bremse

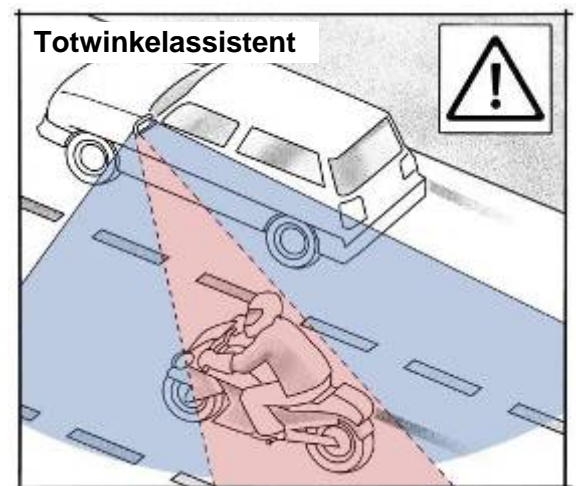
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich Bremsanlage standfest. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,7 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Mazda 3 verfügt in der getesteten Ausstattungsversion serienmäßig über ESP, einen Bremsassistenten, ein Reifendruckkontrollsystem sowie über einen Totwinkel-Assistenten, der den Fahrer beim Spurwechsel unterstützt. Das (abschaltbare) System funktioniert gut und zuverlässig, ein gelb leuchtendes Symbol in den Außenspiegeln signalisiert einen anderen Verkehrsteilnehmer im seitlich hinteren Bereich. Setzt der Fahrer dann den Blinker, ertönt ein Warnton und das Symbol blinkt. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch der Warnblinker mit ein.

⊖ In geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit warnen könnten.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen nur bis zu einer Körpergröße von 1,80 m guten Schutz; sie sind zudem aktiv ausgelegt, so dass im Ernstfall der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze möglichst gering ist und das Risiko eines Schleudertraumas verringert wird. Die vorderen Insassen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt, hinten fehlen Anschnallerinnerer.

+ Für den neuen Mazda 3 liegt noch kein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm vor. Es ist aber von einem guten Abschneiden auszugehen; er verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Passagieren bis 1,60 m Größe guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig. Für den Verbandskasten gibt es keinen fest definierten Halter im Fahrzeug.

3,2 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen gibt es Isofixhalter und Ankerhaken. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze an den Außensitzen gut befestigt werden, allerdings ist die Formstabilität aufgrund der weichen Sitzflächen nicht besonders gut. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nur bedingt zur Sicherung von Kindersitzen.

+ Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

- Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an kurzen flexiblen Gurten angebracht, dadurch ist das Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme recht umständlich. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt - ein Schalter kann beim Händler nachgerüstet werden. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

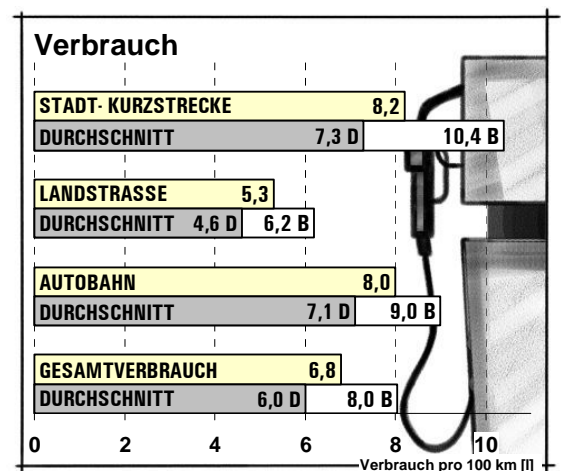
3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern eher moderat. Einen simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) gibt es noch nicht.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Mazda 3 1,6 bewegt sich mit 6,8 l/100 km im Schnitt nur im akzeptablen Bereich. Beim ADAC-EcoTest werden in diesem Kapitel mit einem CO₂-Ausstoß von 158 g/km 25 Punkte erreicht. Während der Verbrauch auf der Landsstraße mit 5,3 l/100 km recht gering ausfällt, gönnt sich das Fahrzeug in der Stadt 8,2 l und auf der Autobahn 8,0 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,4

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist gering. Dadurch werden in diesem Kapitel 46 Punkte erreicht. Insgesamt wird der Mazda 3 knapp mit vier Sternen (71 Punkte) beim ADAC-EcoTest ausgezeichnet.

3,4

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6

Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der nur akzeptable Verbrauch sorgt für eine eher mäßige Note bei den Betriebskosten.

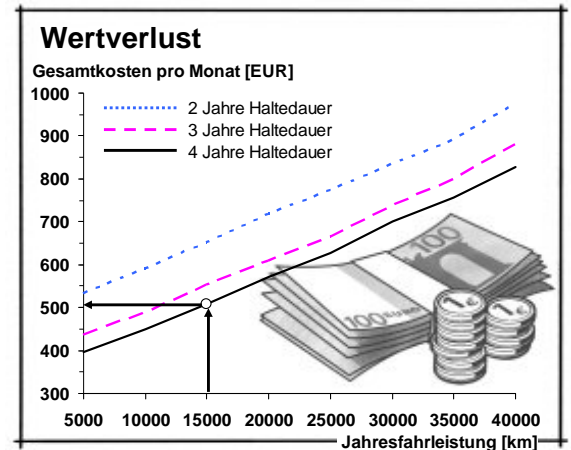
3,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion.

⊕ Der 1,6 L-Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Laut Hersteller wird eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet die jährliche Wartung relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 508 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,3

Wertstabilität*

⊖ Dem neuen Mazda 3 mit Benzinmotor kann nur ein recht mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,4

Kosten für Anschaffung*

20.700 Euro sind für die hier getestete Variante von Nöten. Für ein Auto der Kompaktwagen-Klasse, zudem nur mit Basis-Benziner ist das nicht gerade wenig. Immerhin ist die Ausstattung recht umfangreich, die elektronische Stabilitätskontrolle DSC sowie sechs Airbags sind Serie, ebenso der Totwinkelassistent - das ist in dieser Klasse etwas besonderes.

2,2

Fixkosten*

⊕ Die fixen Kosten halten sich dank geringer Steuern von nur 90 Euro im Jahr und der günstigen HaftpflichtEinstufung in Grenzen. Nur die Einstufungen in der Teil- und Vollkasko fallen nicht ganz so günstig aus.

3,3

Monatliche Gesamtkosten*

Trotz der hohen Betriebskosten und der schlechten Wertstabilität halten sich die absoluten monatlichen Kosten im Rahmen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0	1.6 CD	2.2 CD	2.2 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1999	4/1560	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	80(110)	110(150)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	187/4000	240/1750	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	12,2	10,6	11,0	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	205	185	205	213
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	8,2 S	5,6 D	k.A.	k.A.
CO2 [g/km]	149	175	119	144	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	13/23/22	17/21/23	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	90	150	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	454	595	466	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.900	24.080	20.300	24.800	27.800

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 5,3/ 8,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 158g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1755/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1255 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/930 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	805 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	260 Euro
Monatliche Gesamtkosten	508 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19
Grundpreis	20.700 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mazda 3 1.6 High-Line

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	720 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,3	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,4
Federung	1,9		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,4
Klimatisierung	1,5	Betriebskosten*	3,6
Motor/Antrieb	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,7
Fahrleistungen*	3,3	Wertstabilität*	4,3
Laufkultur	3,0	Kosten für Anschaffung*	3,4
Schaltung	1,8	Fixkosten*	2,2
Getriebeabstufung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest