



Mazda 3 2.0 DISI i-stop Sports-Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (111 kW / 151 PS)

Der Mazda 3 hat sich in der Zwischenzeit auf dem Markt etabliert. Neu ist der 2,0 Liter-Benzinmotor mit Direkteinspritzung und Start-/Stopp-Automatik. Bei diesen Eckdaten würde man ein sehr sparsames Modell erwarten, was der neue Motor allerdings nicht halten kann. Der Verbrauch und die Fixkosten sind hoch, beim ADAC EcoTest kann er nur enttäuschende drei Sterne ergattern. In der getesteten Sports-Line-Variante besitzt er bereits eine sehr üppige Ausstattung (inkl. aller sicherheitstechnischer Komponenten), die nur noch durch Lederausstattung, Navigationssystem und Metallic-Lackierung ergänzt werden kann. Diese hervorragende Basisausstattung muss man allerdings mit 24.600 € bezahlen. Der Mazda 3 ist ein rundum solides Fahrzeug, die 2,0 Liter-Maschine allerdings sicher nicht die optimale Motorisierung. Günstig ist er weder bei der Anschaffung noch bei den laufenden Kosten. **Karosserievarianten:** Stufenhecklimousine **Konkurrenten:** 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, einfache Bedienung, wirkungsvolle Heizung
- geringe Wertstabilität, hoher Verbrauch, hohe Fixkosten, Beifahrerairbags nicht abschaltbar



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

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 483 kg.

⊖ Die Fahrzeugseiten und die hintere Stoßstange müssen vollständig ohne schützende Leisten auskommen. Die wenigen Kunststoffeinlagen der Vorderen sind teilweise lackiert. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. In der Reserveradwanne ist der Subwoofer des serienmäßigen Bose-Soundsystems untergebracht. Für den Fall einer Reifenpanne steht deswegen nur ein Pannenset zur Verfügung. Ein Reserverad bzw. Notrad ist nicht vorgesehen.

2,6

Sicht

Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören die 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.

⊕ 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. Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht ist in der Sports-Line-Ausstattung serienmäßig an Bord.

Rundumsicht



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.

2,9 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.

⊕ 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. Die Keyless-Go-Funktion, bei welcher der Fahrzeugschlüssel nur in der Tasche getragen werden muss, um Türschlösser zu bedienen und den Motor zu starten, ist serienmäßig eingebaut.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum hat ein Volumen von nur durchschnittlichen 285 Litern. Dieses kann allerdings durch Umklappen der Rücksitzbank auf 640 Liter erhöht werden. Bei anderen Ausstattungsvarianten, ohne Bose-Soundsystem, beträgt das Kofferraumvolumen 360 bis 715 l.



Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 ähnlich groß wie bei den Klassenkonkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße. Innen stört die 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. Durch Umklappen der Rücksitzbank entsteht eine ebene Ladefläche.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt eher schwach aus.

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.

⊕ 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 gegen Aufpreis (720 €) verbaute Navigationssystem (Navi-Daten auf SD-Karte) mit Kartendarstellung hat ein 4,2 Zoll-Display, welches etwas klein geraten ist. Etwas weit unten befinden sich die Bedienelemente der Klimatisierung, die Symbole sind nun aber besser erkennbar und die Drehknöpfe mit Gummiring griffiger als beim Vorgänger. 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 Rücksitze Gurte 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.

⊕ 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.



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

Die Rückbank 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.

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.

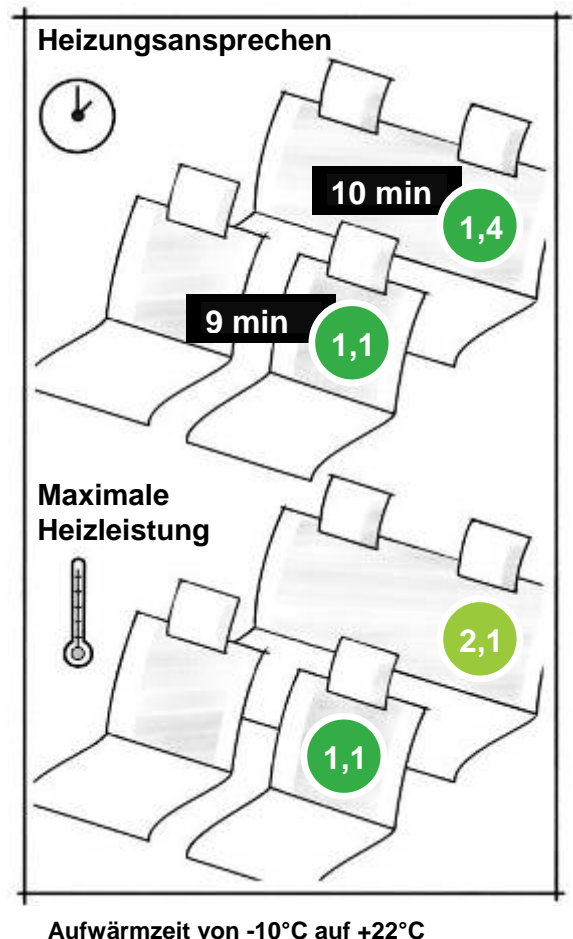
2,9 Innengeräusch

Das gemessene Innengeräusch von 70,8 dB(A) ist ein mittelmäßiger Wert. Das Motorengeräusch ist bei niedrigen Drehzahlen angenehm leise, steigert sich bis zur Nenndrehzahl aber kontinuierlich bis zu einem lauten Dröhnen. Fahr- und Windgeräusche sind angenehm leise. Bis über 100 km/h dominieren im Innenraum die Reifengeräusche.

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 regulieren. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich komplett öffnen.



2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der 151 PS-Motor bringt gute Fahrleistungen. Die Elastizität ist zwar nur durchschnittlich, aber wenn höhere Drehzahlen eingesetzt werden, dann sorgt die 2 l-Maschine für gute Beschleunigung. Subjektiv empfunden ist der Motor eher träge.

3,0 Laufkultur

Der Motor neigt bei bestimmten Drehzahlen und Lastzuständen zu Vibrationen. Brummen tut er nur bei sehr niedertouriger Fahrweise.

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.

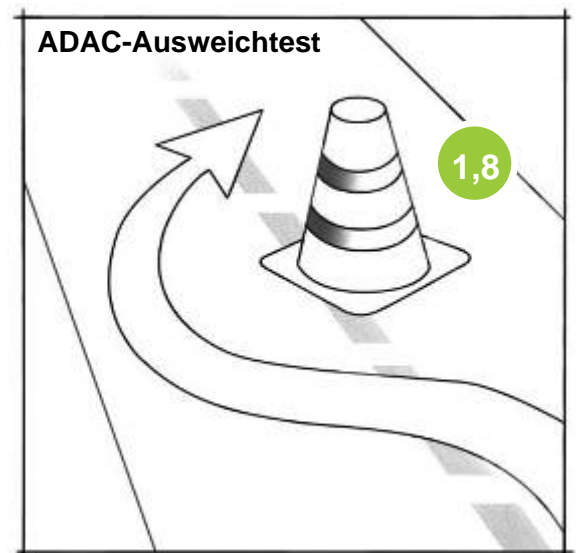
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Vorwärtsgänge sind der Leistungscharakteristik des Motors gut angepasst. Es steht für jede Geschwindigkeit und für jeden Leistungswunsch eine günstige Gangstufe zur Verfügung. Durch den sechsten Gang läuft der Motor auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten mit angenehm niedrigen Drehzahlen.

2,2 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 bei diesem Test kein gutes Bild, sie verhärtet bei schnellen Lenkmanövern um die Mittellage deutlich, hier sollte Mazda nachbessern, denn ansonsten ist das Fahrverhalten einwandfrei.



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 zu geringen Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis beträgt 11,1 m, ein zufriedenstellender Wert in dieser Klasse.

2,9 Bremse

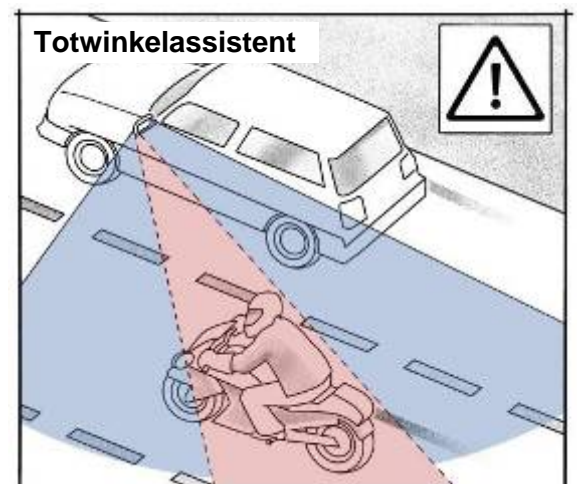
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen), was nur ein mittelmäßiger Wert ist. Dabei zeigt sich die Bremsanlage aber standfest. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage schnell zu mobilisieren.

2,5 SICHERHEIT

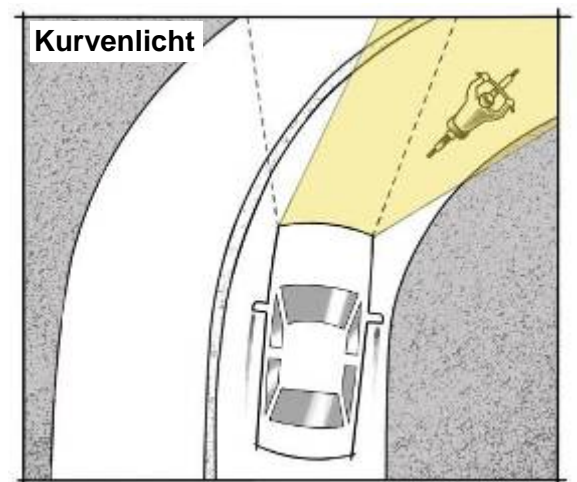
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Mazda 3 verfügt in der getesteten Ausstattungsversion (Sports-Line) 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.



Totwinkelassistent
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.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

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 Gurtwarner.

+ Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mazda 3 im Bereich Insassenschutz 86 % der möglichen Punkte und insgesamt volle fünf Sterne. Er verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

- 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.

3,1 Kindersicherheit

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.

+ Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mazda 3 im Bereich Kindersicherheit 84 % der möglichen Punkte. 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.

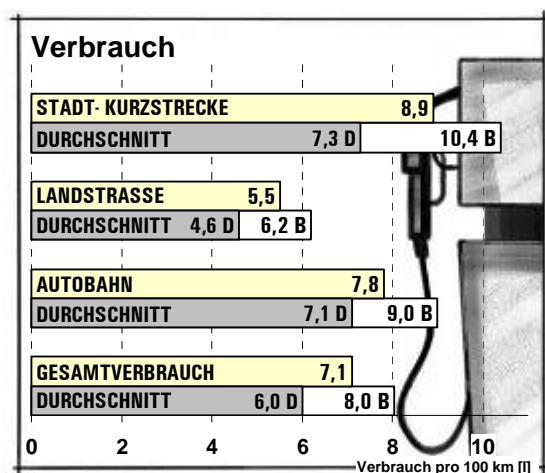
3,1 Fußgängerschutz

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP werden beim Fußgängerschutz 51 % der möglichen Punkte erreicht. Die Seiten und der hintere Bereich der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Mazda 3 2,0 DISI i-stop bewegt sich mit 7,1 l/100 km im Schnitt nur im akzeptablen Bereich. Beim ADAC-EcoTest werden mit einem CO₂-Ausstoß von 165 g/km 24 Punkte erreicht. Während der Verbrauch auf der Landstraße mit 5,5 l/100 km recht gering ausfällt, gönnt sich das Fahrzeug in der Stadt 8,9 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km. Die Start-/Stopp-Automatik des Mazda 3 i-stop hat nur geringe Auswirkung auf den Stadtverbrauch.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist gering. Dadurch werden in diesem Kapitel 45 Punkte erreicht. Insgesamt wird der Mazda 3 mit drei Sternen (69 Punkte) beim ADAC-EcoTest ausgezeichnet.

4,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,0 Betriebskosten*

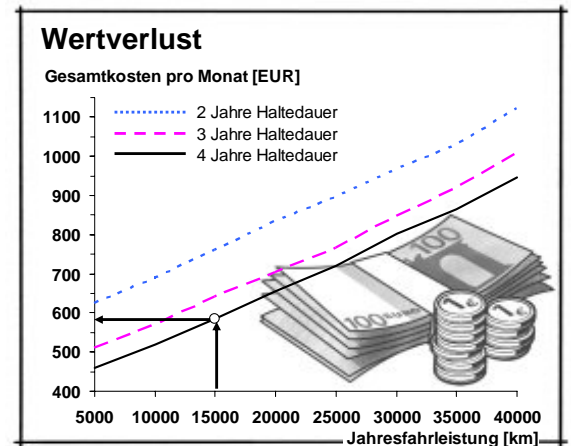
Da sich die Betriebskosten zum größten Teil aus den Kraftstoffkosten ergeben, erreicht der Mazda eine gerade noch akzeptable Bewertung. Die Betriebskosten sind recht hoch.

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Das 2,0 l-Aggregat besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Laut Hersteller wird ein qualitativ hochwertiger Endschalldämpfer 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. Für den Reifenersatz müssen hohe Kosten eingeplant werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 586 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,6 Wertstabilität*

⊖ Voraussichtlich wird der Mazda auch aufgrund des großen Benzinmotors einen schlechten Restwertverlauf haben.

4,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Testwagenpreis von 25.800 Euro ist in der Kompaktwagenklasse schlichtweg zu viel. Der Testwagen war zwar (mit Ausnahme der Lederausstattung für 1.560 €) ziemlich komplett ausgestattet. Aber die Aufpreisliste ist kurz. Der Einstiegspreis des 2.0-Liter mit i-stop beträgt immer noch stolze 24.600 €. Allerdings bietet er serienmäßig viele sicherheitstechnische Einrichtungen.

3,8

Fixkosten*

Auch die Fixkosten sind nur mittelmäßig. Während sich die Steuerbelastung mit 118 EUR/Jahr noch in Grenzen hält und die die Haftpflichtversicherung sehr günstig ist, sind die Kaskoklassen der Versicherung immens hoch.

4,6

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Von einem Auto der Kompaktkwagenklasse mit einer kraftstoffsparenden Start-/Stopp-Funktion erwartet man mehr. Er kann weder mit dem Kraftstoffverbrauch überzeugen noch ist er wertstabil oder hat günstige Fixkosten. Die monatlichen Kosten des Mazda 2.0 sind zu hoch.

DIE MOTORVARIANTEN							
in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	1.6	2.0	2.0 DISI i-stop	MPS	1.6 CD	2.2 CD	2.2 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1999	4/1999	4/2261	4/1560	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	111(151)	191(260)	80(110)	110(150)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	187/4000	191/4500	380/3000	240/1750	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	12,2	10,6	10,4	6,1	11,0	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	205	206	250	185	205	213
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	8,2 S	7,1 S	k.A. SP	5,6 D	6,3 D	6,4 D
CO2 [g/km]	149	175	159	224	119	144	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	13/23/22	13/23/22	18/24/25	17/21/23	17/23/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	90	150	118	118	152	257	267
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	462	605	563	k.A.	469	561	605
Preis [Euro]	16.900	24.080	22.600	27.400	20.300	24.800	27.800

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1999 ccm
Leistung	111 kW (151 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	191 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/ 5,5/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 165g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1755/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1352 kg/483 kg
Kofferräumvolumen normal/geklappt	285 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	770 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	586 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/23/22
Grundpreis	24.600 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 2.0 DISI i-stop Sports-Line

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	720 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1560 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest