



Mazda 3 1.6 CD Exclusive-Line (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Seit Frühsommer 2009 wird der aktuelle Mazda 3 in Deutschland verkauft – neuerdings mit 1,6 Liter-Dieselmotor. Er leistet 85 kW/ 115 PS und verspricht souveräne Fahrleistungen bei einem moderaten Spritverbrauch. Tatsächlich ist das Beschleunigungsvermögen des kleinen Diesels gut; der durchschnittliche Testverbrauch liegt mit 5,1 l/100 km im guten Mittelfeld. Im ADAC-EcoTest erreicht der Mazda vier Sterne. Obwohl die Ganganzahl von fünf auf sechs erhöht wurde, sind Motor und Getriebe leichter als zuvor. Eine Besonderheit in dieser Klasse ist der Spurwechselassistent, der den Fahrer per Lichtsignal in den Außenspiegeln und Tonsignal vor schnell nahenden und im toten Winkel befindlichen Fahrzeugen warnt und somit kritische Situationen beim Spurwechsel entschärft. Mit einem Grundpreis von 23.490 € ist der Mazda 3 1.6 MZ-CD in der Ausstattungsvariante Exclusive-Line nicht gerade billig. Dafür ist das Ausstattungsniveau ist hoch.

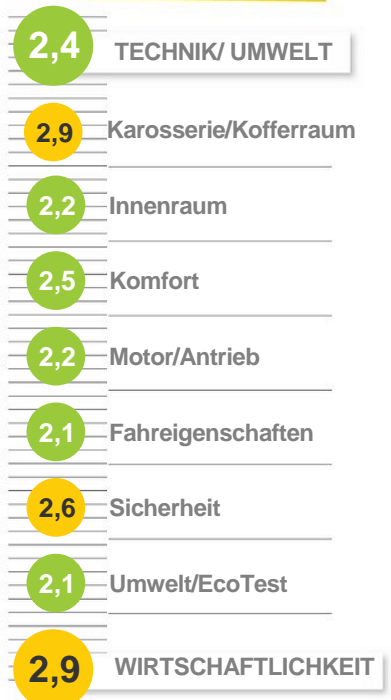
Karosserievarianten: Stufenhecklimousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

+ großzügige Platzverhältnisse vorn, sicheres Fahrwerk, niedrige Betriebskosten, präzises & gut abgestuftes Getriebe, präzise & gefühlvolle Lenkung

- hohe Fixkosten (Versicherung), erhöhte Reifenkosten, Beifahrerairbags nicht abschaltbar



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Beim 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 deutlich ruhiger. 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. Auch im mittleren und hinteren Bereich des Unterbodens sind aerodynamische Hilfsmittel verbaut. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt stolze 490 kg.

⊖ Die Fahrzeugseiten und die hintere Stoßstange müssen vollständig ohne schützende Leisten auskommen. Die wenigen Kunststoffeinlagen an der Front decken kaum die besonders gefährdeten Ecken ab. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, er wird per Hebel am Fahrerplatz entriegelt. Das serienmäßige Notrad ist im Kofferraum untergebracht und deswegen bei beladenem Fahrzeug nicht erreichbar. Die geöffnete Motorhaube wird auf einem unpraktischen Haltestab abgelegt.

Sicht

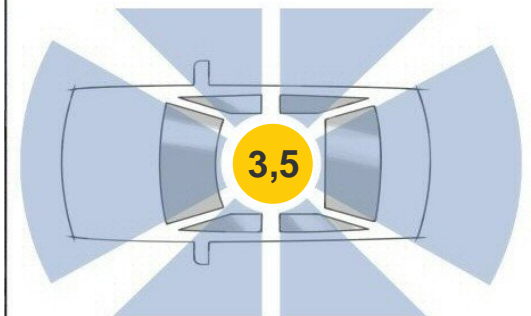
Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören die Säulen rechts hinten. Das spiegelt sich auch im nur zufriedenstellenden Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wieder, hier schränken vor allem die B- und C-Säulen die Sicht nach draußen ein. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können nur durchschnittlich gut erkannt werden. Ebenso ist die Rücksicht im Innenspiegel verbesserungswürdig.

⊕ 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.

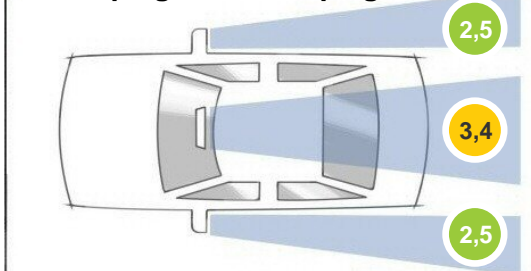


Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.

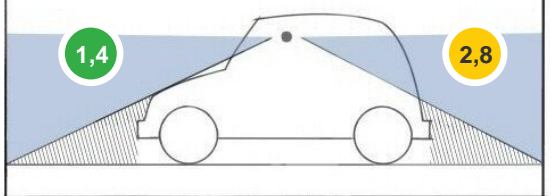
Rundumsicht



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.

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 gibt es in der Exclusive-Line nicht.

3,3

Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht gut, hinten wegen des eher schmalen Türausschnittes etwas beengt ein und aus. Die kleinen Tasten der Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung sind zwar markiert, durch Fühlen aber trotzdem kaum zu unterscheiden.

⊕ 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.

⊖ Am tief gezogenen Dach besteht die Gefahr, dass man sich beim Einsteigen den Kopf stößt. Die Türfeststeller sind schwach ausgelegt, vor allem die vorderen Türen fallen bereits an leichten Steigungen wieder zu. Werden die Türen verriegelt, so kann man das Fahrzeug auch von innen nicht mehr öffnen - es können Personen im Innenraum eingeschlossen werden.

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 (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Diese Werte ergeben sich mit dem optionalen Bose-Soundsystem. Ohne dieses System 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. Beim Ausladen müssen Gepäckstücke immer noch 11 cm angehoben werden. Sind Gegenstände bis zu den Rücksitzlehnen vor gerutscht, erreicht man sie nur noch mit Mühe - die Kleidung verschmutzt leicht am hinteren Stoßfänger.

⊕ 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 vom Kofferraum und vom Fahrgastraum aus 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 und Gepäcknetze für kleine Utensilien fehlen.

2,2

INNENRAUM

2,1

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. Pedalerie, Schalthebel und Zündschloss sind funktionell angeordnet und problemlos zu bedienen. Regen- und Lichtsensor sind serienmäßig an Bord, der Regensensor dürfte allerdings etwas sensibler ansprechen. Beim Heckwischer kann man zwischen Intervall- und Dauerwischen wählen. Die Instrumente sind groß und im Kontrast einwandfrei. 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 etwas klein geraten. Außenspiegel und Fenster werden elektrisch bedient, die Taster dazu sind aber unbeleuchtet. Eine Antippautomatik für die Fenster gibt es aber nur am Fahrerplatz. Das Radio ist gut platziert, sein Bose-Soundsystem sorgt für guten Klang. Vorn sind Leseleuchten und praktische Ablagen vorhanden. Es fehlen zwar vernünftige Halter für große Flaschen, dafür ist am Dachhimmel ein praktisches Brillenfach 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. Wählt man einen der vorne liegenden Gänge, so sind die Bedienelemente der Klimaanlage sowie die Drehregler der Sitzheizungen nur noch mühsam zu erreichen. Die Adresseingabe im Navigationssystem ist etwas umständlich. Eine Kühlmitteltemperaturanzeige ist nicht vorhanden. Zum Anlegen der Rücksitzgurte braucht man zwei Hände, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, was sich im angeschnallten Zustand mühsam gestaltet.



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 Rücksitzbank 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.

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Mazda 3 tendiert deutlich in Richtung straff, erlaubt eine sportliche Gangart, Komforteinbußen muss man aber hinnehmen. Lange Wellen und Einzelhindernisse schluckt die Federung einwandfrei, aber kurzweilige Fahrbahnunebenheiten lassen die Karosse nervös aufschwingen. Die Stuckerneigung ist gering. Beim Beschleunigen, Bremsen oder bei Kurvenfahrt neigt sich die Karosserie in erträglichen Grenzen. Beladung bringt mehr Ruhe ins Fahrwerk.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich auch in der Höhe einstellen und bietet damit verschieden großen Personen eine angenehme Sitzposition, nur die kurzen und flachen Sitzflächen unterstützen die Beine etwas dürftig. Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm geformt, der Seitenhalt dürfte dabei etwas stärker sein. 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 ausgewogen straffen Polsterung einen annehmbaren Sitzkomfort. Die Lehnen sind auf allen Plätzen angenehm hoch ausgeführt. Aufgrund der Stoffbezüge neigt man kaum zum Schwitzen.

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

2,5 Innengeräusch

Der Motor ist in allen Betriebszuständen im Innenraum deutlich präsent, nervt die Insassen aber nicht nennenswert.

⊕ Das gemessene Innengeräusch von 69 dB(A) ist ein noch guter Wert. Fahr- und Windgeräusche sind angenehm leise.

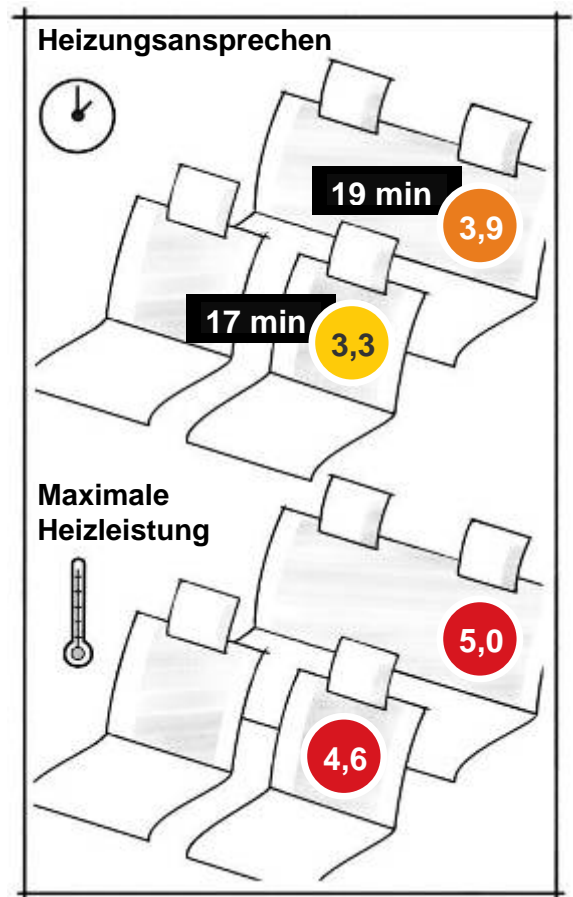
3,2 Klimatisierung

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

Das Ansprechen der Heizung ist durchschnittlich. Vorne ist nach 17 Minuten die gewünschte Innenraumtemperatur von 22° C erreicht, die hinteren Passagiere müssen sich zwei Minuten länger gedulden. Die Luftverteilung lässt sich nur in bestimmten Kombinationen regulieren.

⊕ Es gibt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich komplett öffnen.

⊖ Die maximale Heizleistung lässt auf allen Plätzen zu Wünschen übrig.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,6 Liter Dieselmotor mit 85 kW/115 PS überzeugt durch ordentliche Fahrleistungen und gute Elastizität. Den simulierten Überholvorgang von 60 auch 100 km/h absolviert er in 7,1 Sekunden.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Diesels ist durchschnittlich. Im Innenraum sind in jedem Betriebszustand Vibrationen spürbar, die sich allerdings in erträglichen Grenzen abspielen. Zwischen 1.500 und 2.000 Umdrehungen pro Minute hat der Motor eine starke Brummneigung.

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, er ist synchronisiert. Gegen versehentliches Einlegen schützt eine zuverlässige Sperre.

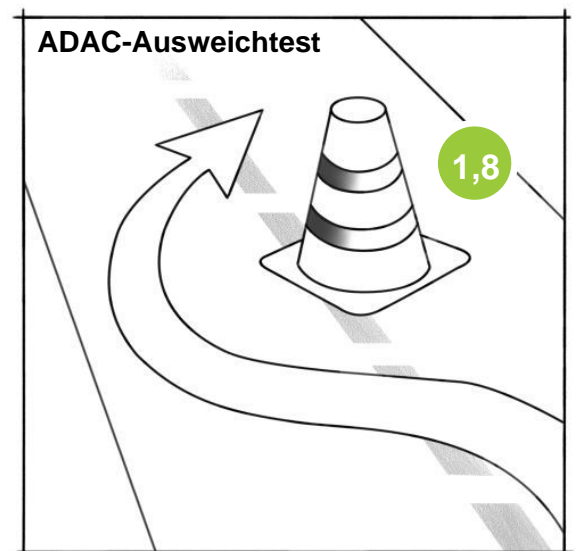
2,0 Getriebeabstufung

⊕ 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. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 130 km/h dreht er im größten Gang mit 2.400 Touren.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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 durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Den ADAC-Ausweichtest durchfährt der Mazda 3 sicher, das ESP verhindert effektiv Schleudern, auch wenn der Mazda in Phase zwei und drei leichte Übersteuerneigung zeigt. Das Auto bleibt gut beherrschbar.



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.

– 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.

1,7 Kurvenverhalten

+ Der Mazda 3 zeigt sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral in Kurven. Werden diese überschritten, 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. Lastwechselreaktionen sind selten und gut kontrollierbar.

1,9 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht sehr 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. Die Übersetzung des Lenkgetriebes ist direkt, man muss im Rangierbetrieb wenig am Lenkrad drehen. Der Kraftaufwand ist dabei gering.

2,8 Bremse

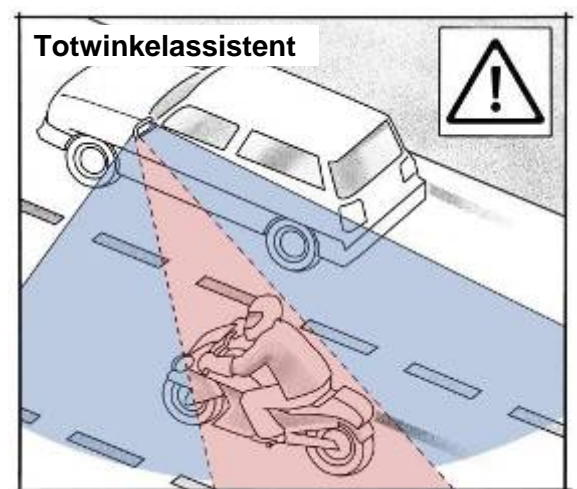
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Reifen: Toyo Procecs R32 der Dimension 205/50 R17 W), was nur ein mittelmäßiger Wert ist. Dabei zeigt sich die Bremsanlage aber standfest. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage schnell zu mobilisieren.

2,6 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der neue Mazda 3 verfügt serienmäßig über ESP, einen Bremsassistenten, ein Reifendruckkontrollsystem sowie über einen Totwinkelassistenten, 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.

2,3 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 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.

3,4 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.

- 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. Einen Einklemmschutz gibt es nur beim Fensterheber für den Fahrer. Kinder auf der Rücksitzbank kommen nicht in den Genuss dieser Schutzfunktion und können sich deswegen leicht verletzen.

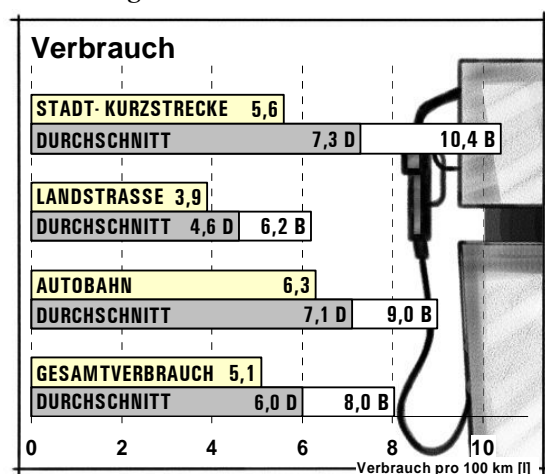
3,1 Fußgängerschutz

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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Mazda 3 1.6 L MZ-CD bewegt sich mit 5,1 l/100 km im Schnitt im akzeptablen Bereich. Er verpasst knapp eine gute Bewertung. Beim ADAC-EcoTest werden mit einem CO₂-Ausstoß von 133 g/km 34 Punkte erreicht. Während der Verbrauch auf der Landstraße mit 3,9 l/100 km und in der Stadt mit 5,6 l/100 km recht gering ausfällt, gönnt sich das Fahrzeug auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km.



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

1,6

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist gering. Dadurch werden in diesem Kapitel 44 Punkte erreicht. Insgesamt wird der Mazda 3 mit vier Sternen (78 Punkte) beim ADAC-EcoTest ausgezeichnet.

2,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6

Betriebskosten*

⊕ Der Großteil der Betriebskosten errechnet sich aus den Kraftstoffkosten. Beim Verbrauch verpasst der Mazda 3 1.6 CD knapp eine gute Bewertung. Da er sich aber mit günstigem Dieselmotorkraftstoff zufrieden gibt sind die Betriebskosten gering.

4,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der Mazda 3 besitzt einen Zahnriemen, der spätestens alle 200.000 km oder nach zehn Jahren ersetzt werden muß.

⊕ Mazda spendiert nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte. Durch die üppige Bereifung der Ausstattungsvariante Exclusive-Line ist mit erhöhten Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,6

Wertstabilität*

Der Mazda 3 1.6 MZ-CD Exclusive-Line ist ein praktisches Auto mit einem akzeptablen Verbrauch. Trotzdem wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Der kompakte Japaner ist ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse, in welcher er sich gegen harte Konkurrenz wie Audi A3, Opel Astra und VW Golf durchsetzen muss.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 23.490 € ist der Mazda kein Schnäppchen. Allerdings ist er dann bereits reichhaltig ausgestattet. Um das ADAC-Standardausstattungslevel seiner Klasse zu erreichen, müssen nur Optionen in einer Höhe von 495 € dazu bestellt werden.

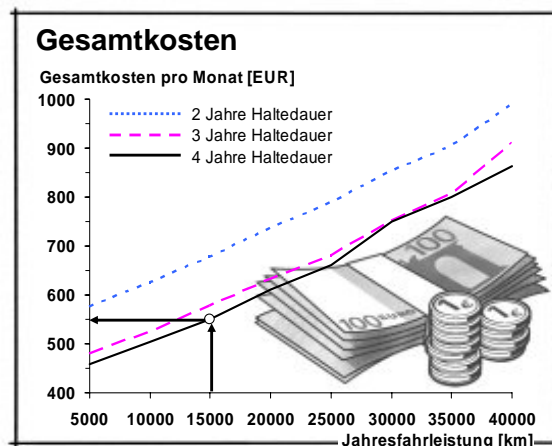
4,0

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten sind, typisch für ein Dieselfahrzeug, hoch. Sowohl in der Haftpflicht als auch bei den Kaskoversicherungen belegt der Mazda eine der höchsten Typklassen. Die Kfz-Steuer beträgt 152 € jährlich.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

+ Der Wertverlust ist durchschnittlich. Hohen Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten stehen günstige Betriebskosten gegenüber. Insgesamt reicht es dem Mazda 3 gerade noch zu einer guten Bewertung der monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 551 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0	2.0 DISI i-stop	1.6 CD	2.2 CD	2.2 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1999	4/1999	4/1560	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	111(151)	85(115)	110(150)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	187/4000	191/4500	270/1750	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	12,2	10,6	10,4	11,0	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	205	206	186	205	213
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	8,4 S	7,5 S	5,1 D	6,0 D	6,2 D
CO2 [g/km]	149	175	159	117	144	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	13/23/22	13/23/22	17/21/23	17/23/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	90	150	118	152	257	267
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	520	642	605	503	605	648
Preis [Euro]	16.990	24.190	23.090	20.390	25.390	27.990

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/11,10 m
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 3,9/ 6,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	117g/km / 133g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1755/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1340 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1075 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	298 Euro
Monatliche Gesamtkosten	550 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	23.490 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Cruisematic)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

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	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	495 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen