



## Mazda 3 2.2 CD Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Die zweite Generation des Mazda 3 wurde im Rahmen einer Modellpflege leicht modifiziert. Wichtigste Neuerungen sind das große und nun leichter bedienbare Navigationssystem sowie verbesserte Fahreigenschaften, die aber leider zu Lasten des Fahrkomforts gehen. Der drehmomentstarke Dieselmotor mit 150 PS sorgt dabei für sportliche Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Sicherheitstechnisch liegt der Kompaktwagen nach wie vor auf Höhe der Zeit und bietet als Besonderheit in dieser Fahrzeugklasse sogar einen Spurwechselassistenten, der den Fahrer vor schnell nahenden und im toten Winkel befindlichen Fahrzeugen warnt und somit kritische Situationen beim Spurwechsel entschärft. Leider gibt es aber immer noch keine serienmäßige Beifahrerairbag-Deaktivierung, weshalb Kindersitze nicht auf dem Beifahrersitz platziert werden dürfen. Mit einem Grundpreis von 24.590 € liegt der Mazda 3 2.2 CD Edition preislich noch im Klassendurchschnitt, kann dafür aber mit einer reichhaltigen Serienausstattung punkten.

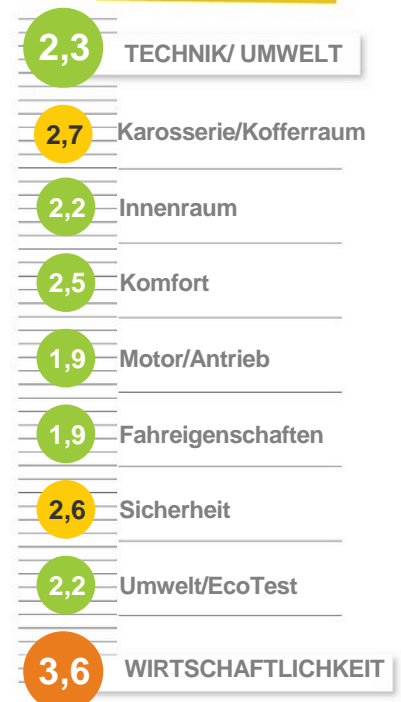
**Karosserievarianten:** Stufenhecklimousine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

**+** vorne viel Platz, sportliche Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, präzise Lenkung

**-** zu kurze Kopfstützen hinten, Beifahrerairbags nicht abschaltbar, hohe Versicherungskosten



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität der Karosserie und des Innenraums liegen auf klassenüblichem Niveau. Die Türen schließen leicht und satt, die Spaltabstände verlaufen 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. Kunststoffleisten schützen 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 Modifikationen verbaut. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt stolze 495 kg.

⊖ Die Fahrzeugseiten und die hintere Stoßstange müssen 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 besonders 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 mittels eines unpraktischen Haltestab offen gehalten.

## Sicht

Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich. Nach schräg hinten sieht man aufgrund der breiten C-Säulen nur wenig. 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 allenfalls zufriedenstellend.

⊕ 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 serienmäßig einen Totwinkelassistenten, er warnt mit gelben und roten Lampen in den Außenspiegeln, wenn man die Spur wechseln will und sich ein anderer Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befindet.

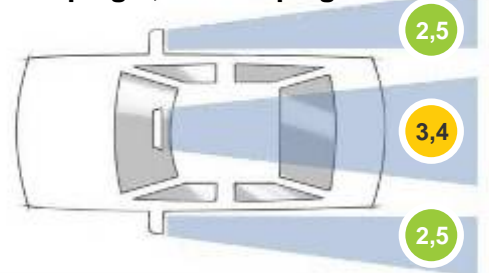


Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.

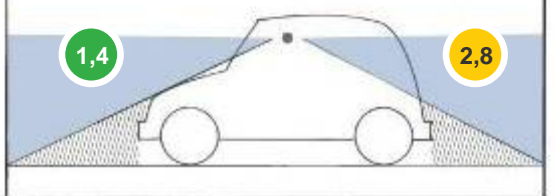
## Rundumsicht



## 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.

Der Bodenblick ist im vorderen Nahbereich sehr gut. Diese Ausstattungsvariante beinhaltet neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel auch eine akustische Einparkhilfe hinten. Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht gibt es beim Edition gegen Aufpreis. Die Xenonscheinwerfer sorgen für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung.

➖ Für vorne gibt es ab Werk keine Einparkhilfe. Wer diese an Bord haben möchte, muss die Sensoren nachträglich aus dem Mazda Zubehör-Programm bestellen und einbauen lassen.

### 3,1 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 Türaufhalter sind schwach ausgelegt, vor allem die vorderen Türen fallen bereits an leichten Steigungen wieder zu.

### 2,5 Kofferraum-Volumen\*

➕ Das Kofferraumvolumen beträgt gute bis akzeptable 345 l. Das Volumen kann durch Umklappen der Rücksitzbank auf großzügige 700 Liter erhöht werden (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 ähnlich groß wie bei den Klassenkonkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

### 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße. Beim Ausladen müssen Gepäckstücke aber über eine 19 cm hohe innere Bordwand gehoben 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 knapp 1,85 m hoch.

➖ Bei umgeklappter Rücksitzbank entsteht eine störende Stufe am Kofferraumboden. 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 Durchladelupe 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, Tempomat und Bordcomputer. Die vielen Lenkradtasten sind aber unübersichtlich und dadurch verwirrend. 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 optionale Navigationssystem besitzt nun ein 5,8 Zoll großes Display mit Touchscreen, welches in guter Höhe angebracht ist. Das Navigationssystem ist insgesamt einfach und intuitiv bedienbar. Die Radiofunktionen sind aber nicht ganz einfach zu verstehen. Die Lautstärkeregelung erfolgt über kleine Drucktasten, welche kaum zu finden und schlecht zu erreichen sind. Das Radio kann aber auch über die Lenkradtasten bedient werden. Die Lautsprecher haben einen klaren Klang, sorgen aber speziell bei lauter Musik nicht für besonderen Hörerlebnis. Das optionale BOSE-Soundsystem ist leider nicht für diese Ausstattungsvariante erhältlich (nur Sports-Line). 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. 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. 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

2,6

### Federung

Zur aktuellen Modellpflege wurde das Fahrwerk des Mazda 3 angepasst. Laut Mazda lag der Fokus dabei auf der Verbesserung der Handling- und Komfoteigenschaften. In der Praxis fällt der Federungskomfort aber ein Stück schlechter aus. Die straffe Auslegung lässt den Kompaktwagen nervös über schlechte Straßen hoppeln. Feine Unebenheiten werden immer leicht an die Insassen übertragen. Lange Wellen und Einzelhindernisse schluckt die Federung dagegen einwandfrei. Eine Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Die Seitenneigung bei schneller Kurvenfahrt fällt sehr gering aus. Bei voll beladenem Fahrzeug federt das Fahrwerk ein Stück geschmeidiger. Fazit: Für sportlich orientierte Fahrer mag die auf Fahrdynamik getrimmte Fahrwerksauslegung durchaus empfehlenswert sein, doch im Alltagsbetrieb könnte der Komfort ein Stück besser ausfallen.

2,3

### Sitze

**+** Der Fahrersitz lässt sich 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 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.

2,6

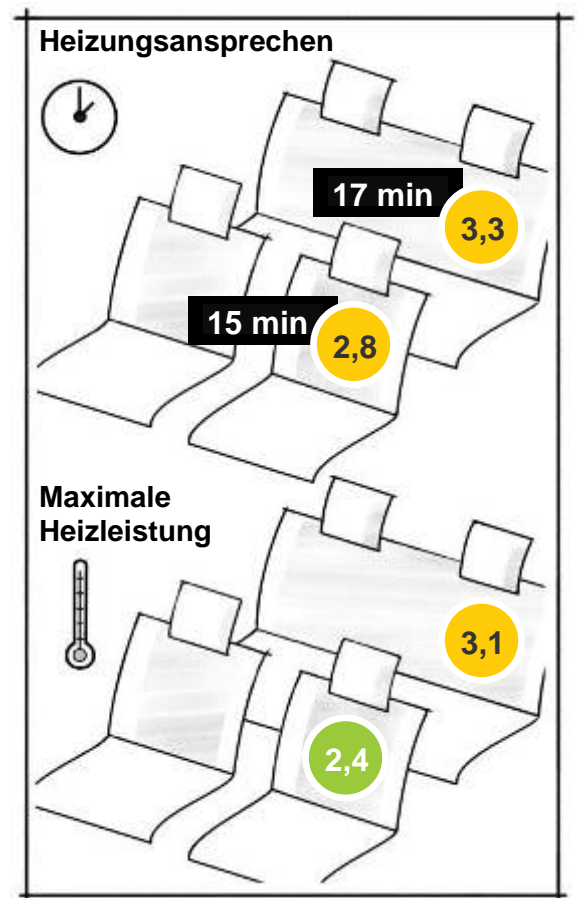
### Innengeräusch

Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h liegt bei knapp über 69 dB(A). Das ist ein guter bis zufriedenstellender Wert. Windgeräusche sind angenehm leise und nehmen erst bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu. Der Motor ist zwar in allen Betriebszuständen im Innenraum präsent, nervt die Insassen aber nicht nennenswert. Etwas störend sind die Poltergeräusche des Fahrwerks, welche beim Überfahren von groben Schlaglöchern bis in den Innenraum dringen.

2,4

### Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne wie hinten in zufriedenstellender Zeit an. Vorne dauert es rund 15, hinten 17 Minuten bis angenehme Innenraumtemperaturen erreicht worden sind.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Auch die maximale Heizleistung liegt im befriedigenden Bereich. 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.

---

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,6 Fahrleistungen\*

+ Die 150 PS des 2,2 CD Dieselmotors sind überzeugend. Das maximale Drehmoment von 360 Nm liegt schon bei 1.800 1/min an, wodurch in jedem Gang sehr gute Elastizitätswerte erreicht werden. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden, wobei weites Ausdrehen des Motors kaum Vorteile bringt, da der Motor im oberen Drehzahlbereich etwas zäh wirkt. Insgesamt fühlt man sich mit dem 2,2 Liter Diesellaggregat aber nie untermotorisiert, selbst auf der Autobahn kann man problemlos im Verkehr mitschwimmen.

---

### 2,3 Laufkultur

+ Insgesamt ist die Laufkultur des 2,2 l Diesels gut. Im Innenraum sind zwar in jedem Drehzahlbereich leichte Vibrationen spürbar, doch halten sich diese in erträglichen Grenzen. Störende Brummfrequenzen sind nur unter Last bei niedrigen Drehzahlen bis ca. 2000 1/min im Innenraum wahrnehmbar.

---

### 2,4 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich recht präzise schalten, die Schaltwege sind angenehm kurz. Bei schnellen Schaltvorgängen kann es aber speziell in den unteren Gängen auch etwas haken.

+ Das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, er ist synchronisiert. Gegen versehentliches Einlegen schützt eine zuverlässige Sperre. Eine Schaltpunktanzeige zeigt dem Fahrer den idealen Gang an, um möglichst sparsam unterwegs zu sein.

---

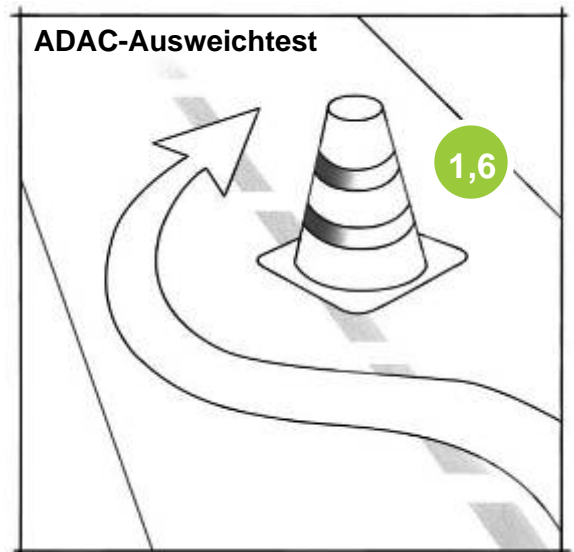
### 1,4 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes sind sinnig und passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Die Gänge sind gut gespreizt, wodurch man bei jeder Geschwindigkeit den passenden Gang parat hat. Die lange Gesamtübersetzung sorgt dafür, dass auch auf der Autobahn die Drehzahlen angenehm niedrig sind.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

+ Der Mazda 3 zeigt eine gute Richtungsstabilität. 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. Der Japaner zeigt eine leichte Übersteuerneigung, ist aber dennoch jederzeit absolut sicher und gut beherrschbar. Die Lenkung wurde im Rahmen der Modellpflege leicht überarbeitet und zeigt nun auch bei schnellen Ausweichmanövern kein Verhärten mehr.



### 1,6 Kurvenverhalten

+ Der Mazda 3 zeigt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ein neutrales Kurvenverhalten. 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 so gut wie nicht vorhanden.

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.

### 2,0 Lenkung\*

+ Die Lenkung spricht sehr gut an, zeigt sich zielgenau und vermittelt einen recht guten Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis beträgt 11,1 m, ein zufriedenstellender Wert in dieser Klasse. Die direkte Lenkübersetzung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist dabei noch recht gering.

### 2,5 Bremse

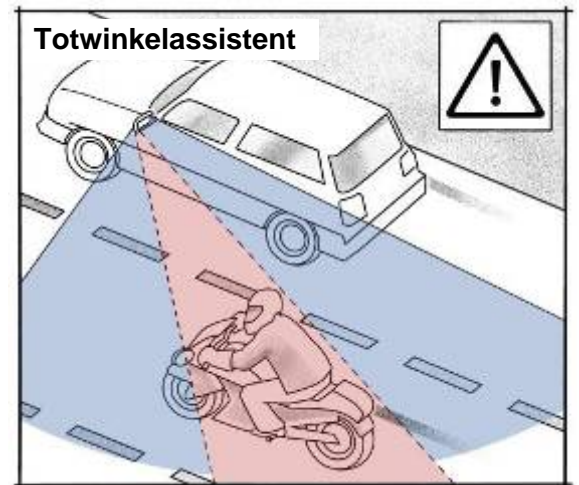
+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand lediglich 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER300 der Dimension 205/50 R17 W). Dabei zeigt sich die Bremsanlage aber standfest. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage schnell zu mobilisieren.

## 2,6 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mazda 3 verfügt serienmäßig über ESP, einen Bremsassistenten 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. Ein Reifendruckkontrollsystem ist lediglich in der Top-Ausstattung "Sports-Line" erhältlich.



**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 Ansnallen 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.

### 3,2 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. Immerhin ist die Zugänglichkeit aufgrund der hinteren Türen akzeptabel. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt - ein Schalter kann beim Händler nachgerüstet 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.

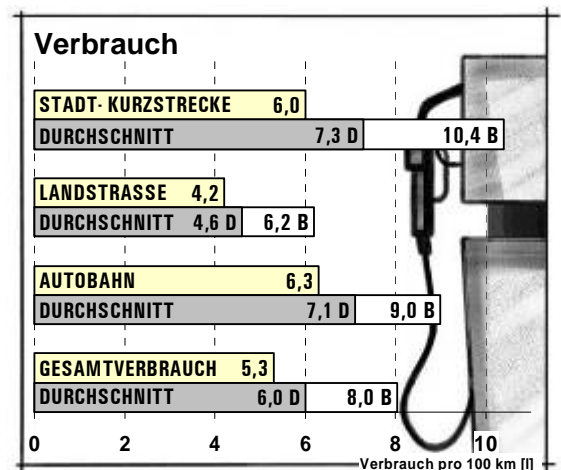
### 3,1 Fußgängerschutz

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.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Mazda 3 2,2 CD liegt mit durchschnittlich 5,3 l/100 km im akzeptablen Bereich. Beim ADAC-EcoTest werden mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 139 g/km 32 Punkte erreicht. Während der Verbrauch auf der Landsstraße mit 4,2 l/100 km und in der Stadt mit 6,0 l/100 km recht gering ausfällt, gönnt sich das Fahrzeug auf der Autobahn 6,3 l pro 100 km. Leider ist für den 2,2 CD keine Start-Stopp-Automatik lieferbar, welche den Verbrauch speziell im Stadtverkehr weiter senken könnte.



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 (76 Punkte) beim ADAC-EcoTest ausgezeichnet.

## 3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,0 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten errechnen sich zu Großteil aus den Kraftstoffkosten. Da der Verbrauch an günstigerem Dieselmotor noch in erträglichen Rahmen liegt, fallen die Betriebskosten gering aus.

### 4,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 2,2-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Der Hersteller spendiert gemäß eigenen Angaben eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.
- Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte. Auch die teuren Werkstattstundenpreise verhelfen zu höheren Ausgaben. Erhöhte Kosten für Reifenersatz und Verschleiß-/Standardreparaturen verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.

### 4,0 Wertstabilität\*

- Der Mazda 3 2.2 MZR-CD verbindet sportliche Fahrleistungen mit einem akzeptablen Verbrauch. Trotzdem wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein eher schlechter Restwertverlauf prognostiziert. Der kompakte Japaner muss sich in der unteren Mittelklasse gegen harte Konkurrenz wie Audi A3, Opel Astra und VW Golf behaupten, was sich nicht positiv auf den Restwertverlauf auswirkt.

### 3,4 Kosten für Anschaffung\*

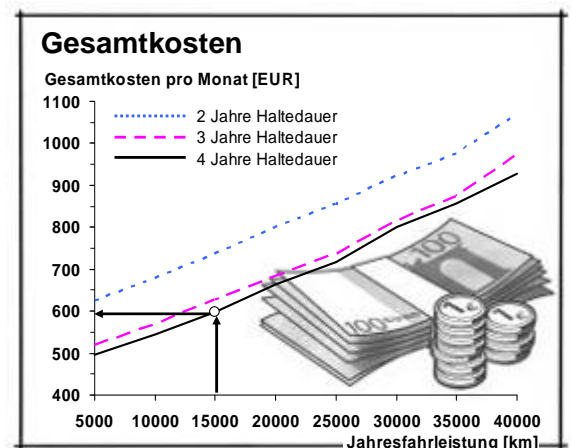
Mit einem Grundpreis von 24.590 € ist der Mazda kein Schnäppchen. Allerdings ist er dann bereits reichhaltig ausgestattet. Die Ausstattung "Edition" beinhaltet neben Klimaautomatik sogar einen Totwinkelassistenten - nicht selbstverständlich in dieser Klasse. Um das ADAC-Standardausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen, muss nur die Metalliclackierung (495€) dazu gerechnet werden.

### 5,5 Fixkosten\*

- Die Fixkosten sind, typisch für ein hubraumstarkes Dieselfahrzeug, sehr hoch. Sowohl in der Haftpflicht als auch bei den Kaskoversicherungen belegt der Mazda eine der höchsten Typklassen. Die Kfz-Steuer beträgt zudem hohe 247 € jährlich.

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im akzeptablen Bereich., Vor allem die hohen Fixkosten und der hohe Wertverlust wirken sich negativ auf die absoluten Kosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 597 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	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
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1999	4/1560	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	85(115)	110(150)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	191/4500	270/1750	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	12,2	10,4	12,0	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	206	186	205	213
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,1 S	4,6 D	5,3 D	5,6 D
CO2 [g/km]	147	157	115	139	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/19	15/22/22	17/21/23	17/23/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	86	114	152	247	257
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	531	594	526	597	646
Preis [Euro]	16.990	21.890	21.390	24.590	27.490

### 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	2184 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,0/ 4,2/ 6,3 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / <b>139g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4460/1755/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2005 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1470 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>345 l/700 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1035 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>114 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>103 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>317 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>597 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/23
Grundpreis	24.590 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 2.2 CD Edition

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Travel-Paket)	1.870 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Travel-Paket)	1.870 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	720 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Mont)	588 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	495 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest