



Mazda 3 1.6 Edition

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

Den im Rahmen einer Modellpflege überarbeiteten Mazda 3 ziert ein dynamisch wirkendes Blechkleid. Auch die Fahrwerksabstimmung vermittelt eine sportlich-dynamische Auslegung. Dies führt zwar zu sicheren Fahreigenschaften, allerdings leidet der Fahrkomfort erheblich darunter. Der Antrieb fügt sich jedoch nicht vollkommen in das dynamische Gesamtbild ein. Der 1.6-l-Benzinmotor weist eine Maximalleistung von 105 PS auf und hat Schwierigkeiten, den 1.270 kg schweren Mazda 3 stets flott voranzubringen, vor allem jedoch bei höheren Geschwindigkeiten.

Sicherheitstechnisch bietet der Mazda 3 ein übliches Angebot.

Hervorzuheben ist allerdings der serienmäßige Spurwechselassistent, da dieser in der unteren Mittelklasse nicht selbstverständlich ist. Leider gibt es aber immer noch keine serienmäßige Beifahrerairbag-Deaktivierung, weshalb Kindersitze nicht auf dem Beifahrersitz platziert werden dürfen. Zu erwerben ist der Mazda 3 1.6 Edition ab 19.990 Euro - angesichts der umfangreichen Ausstattung ein zufriedenstellender Fahrzeugpreis.

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

+ gutes Raumangebot vorne, sichere Fahreigenschaften, präzise Lenkung

- unkomfortables Fahrwerk, zu kurze Kopfstützen hinten, träger Motor, Beifahrerairbags nicht abschaltbar, hohe Kosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,4 Langstrecke

2,7 Transport

2,5 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Die Verarbeitungs- und Materialqualität der Karosserie und des Innenraums liegen auf klassenüblichem Niveau. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltabstände verlaufen gleichmäßig. Das Interieur macht einen weitgehend soliden Eindruck, Dekorleisten in Metalloptik werten es optisch auf.

⊕ Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet; die lackierten Schweller werden durch Kunststoffleisten vor Kratzern geschützt; der Motorraum ist nach unten geschlossen, so dass kaum Schmutz eindringen kann; im mittleren und hinteren Bereich des Unterbodens sind aerodynamische Modifikationen verbaut, das wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus; der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, er wird per Hebel vom Fahrerplatz entriegelt.

⊖ Die Fahrzeugseiten und die hintere Stoßstange müssen ohne schützende Leisten auskommen; die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und kratzempfindlich; die geöffnete Motorhaube wird lediglich durch einen unpraktischen Haltestab offen gehalten.

2,5

Alltagstauglichkeit

Der Wagen bietet insgesamt fünf Sitzplätze. Davon sind vier vollwertig, der mittlere Platz im Fond ist recht schmal und somit eher für Kurzstrecken geeignet. Zusammenfassend kann dem Mazda 3 eine gute Alltagstauglichkeit attestiert werden.

⊕ Gute Reichweite von rund 900 km mit einer Tankfüllung; die tatsächliche Zuladung fällt mit 500 kg zufriedenstellend aus; auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt; serienmäßig ist ein Notrad im Kofferraum untergebracht.

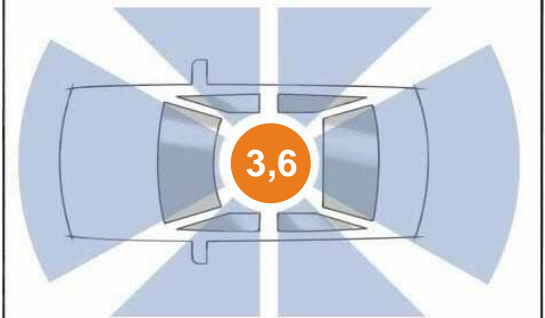
⊖ Das serienmäßige Notrad ist im Kofferraum untergebracht und deswegen bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar; die Notradmulde ist zu klein für die Fahrbereifung.

2,7

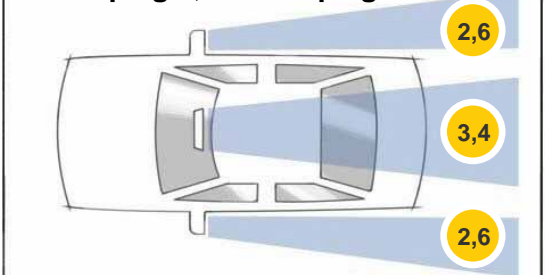
Sicht

Die Sitzanordnung ist recht tief, so dass der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Zudem ist die Karosserie nicht besonders übersichtlich. Punkten kann der Mazda 3 hingegen mit hellen Bi-Xenon-Scheinwerfern.

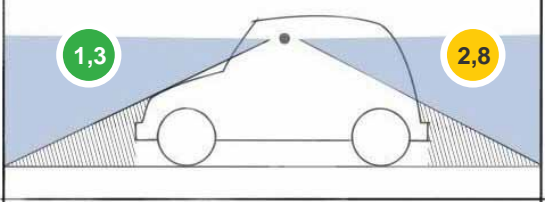
Rundumsicht



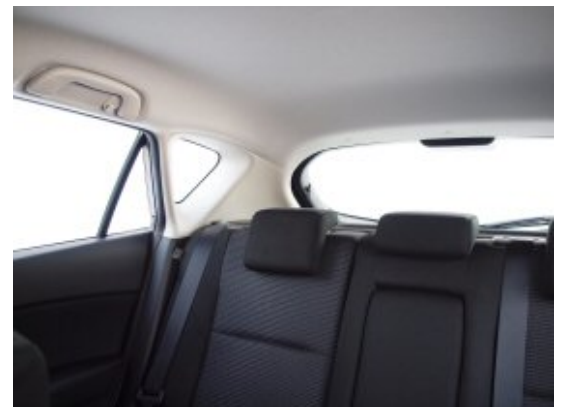
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

⊕ 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; einen Totwinkelassistent, der mit gelben und roten Lampen in den Außenspiegeln warnt, wenn man die Spur wechseln will und sich ein anderer Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befindet, gibt es serienmäßig; der Bodenblick ist im vorderen Nahbereich sehr gut; Hindernisse hinter dem Fahrzeug können durchschnittlich gut erkannt werden; diese Ausstattungsvariante beinhaltet neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel auch eine akustische Einparkhilfe hinten; Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht gibt es beim Edition gegen Aufpreis.

⊖ Nach schräg hinten sieht man aufgrund der breiten C-Säulen nur wenig; bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 3 noch zufriedenstellend ab, vor allem die B- und C-Säulen schränken die Sicht nach draußen ein; die Rücksicht im Innenspiegel ist noch akzeptabel; Werksseitig gibt es für die Front keine Einparkhilfe (möchte man diese jedoch haben, so müssen die Sensoren nachträglich aus dem Mazda Zubehör-Programm bestellt und eingebaut werden).

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug lässt sich mit einer praktischen Funkfernbedienung öffnen. Die kleinen Tasten sind zwar markiert, aber dennoch durch Fühlen kaum zu unterscheiden. Vorn steigt man recht gut, hinten wegen des eher schmalen Türausschnittes etwas beengt ein und aus.

⊕ Die Schweller sind angenehm niedrig, so dass die Füße zum Einsteigen nicht weit angehoben werden müssen; der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist nicht zu groß, auch das erleichtert das Ein- und Aussteigen; es sind für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer 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.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen liegt im guten Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Üblicherweise beträgt das Ladevolumen 345 Liter; nach dem Umklappen der Rücksitzbank erweitert sich das Volumen auf großzügige 700 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante); das Ladeabteil kann über eine gewisse Länge bis unters Dach beladen werden.



Mit 345 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 ähnlich groß wie bei den Klassenkonkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig und die Zugänglichkeit zufriedenstellend.

⊕ Die Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße; die Kofferraumklappe öffnet etwa 1,85 m hoch; durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind Gegenstände, die bis zu den Rücksitzlehnen vor gerutscht sind, gut erreichbar; die Ladeöffnung ist sehr hoch und relativ breit.

⊖ Beim Ausladen müssen Gepäckstücke über eine 19 cm hohe Stufe gehoben werden; Kofferraumhöhe und -breite sind zufriedenstellend; bei umgeklappter Rücksitzbank entsteht eine störende Stufe am Kofferraumboden; die Kofferraumbeleuchtung fällt eher schwach aus; der Stoßfänger steht weit ab, so dass man sich die Kleidung leicht beim Ein- und Ausladen verschmutzt.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich umklappen, so dass eine gewisse Kofferraum-Variabilität geboten wird.

+ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und lässt sich vom Kofferraum und vom Fahrgastraum aus mühelos vorklappen; die Gurte können beim Klappen an der Lehnenoberkante eingehakt werden, damit sie beim Zurückklappen nicht eingeklemmt werden.

⊖ Eine Durchladeluke ist nicht erhältlich; praktische Ablagen und Gepäcknetze für kleine Utensilien fehlen.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit ist ergonomisch aufgebaut und die Anzahl der Bedienelemente überschaubar. Dadurch lässt sich der Mazda 3 überwiegend leicht und funktionell bedienen.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden; 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; der Heckwischer hat eine Intervall- und Dauerwisch-Funktion; die Instrumente fallen groß aus und sind im Kontrast einwandfrei; im Bordcomputer sind unter anderem Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar; das gut positionierte Radio-/Navigationssystem besitzt ein großes Display mit Touchscreen; das Navigationssystem ist insgesamt einfach und intuitiv bedienbar; die Radiobedienung fällt etwas umständlicher aus (die Lautstärkeregelung erfolgt über kleine Drucktasten, welche kaum zu finden und schlecht zu erreichen sind); die Lautsprecher haben einen klaren Klang, sorgen aber speziell bei lauter Musik nicht für besonderen Hörgenuss (das optionale BOSE-Soundsystem ist leider nicht für diese Ausstattungsvariante erhältlich); es sind Bedienelemente für Radio, Tempomat und Bordcomputer im Lenkrad untergebracht; etwas weit unten befinden sich die Bedienelemente der Klimatisierung; Außenspiegel und Fenster werden elektrisch bedient, die Taster dazu sind jedoch unbeleuchtet; der Fahrerfensterheber besitzt eine Antippautomatik; vorn gibt es Leseleuchten und Ablagen; am Dachhimmel ist ein praktisches Brillenfach; das Handschuhfach ist groß.



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.

– Im Fond gibt es keine Leseleuchten; die weite räumliche Trennung von Klimareglern und Displayanzeige ist unpraktisch; wählt man einen der vorn 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 im angeschnallten Zustand mühsam ist; die vielen Lenkradtasten sind unübersichtlich und verwirrend; die Symbole der Klimaanlage fallen etwas klein aus; es fehlen vernünftige Halter für große Flaschen; das Handschuhfach ist leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.

2,1 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Sitzplätzen finden selbst große Personen eine angenehme Sitzposition.

+ Der Fahrersitz lässt sich für über 1,90 m große Personen einstellen; die Kopffreiheit fällt großzügig aus; durch die üppige Innenraumbreite stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein.

3,3 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu. Die Platzverhältnisse sind jedoch befriedigend.

+ Die Innenraumbreite ist gut; die Kopffreiheit fällt großzügig aus; das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend.

– Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht im Fond die Kniefreiheit lediglich für Mitfahrer bis knapp 1,80 m Körpergröße.



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

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Die Federung wurde straff ausgelegt. Der Kompaktwagen wirkt sehr nervös auf schlechten Straßen, federt allerdings lange Unebenheiten ohne Nachschwingen ab.

+ Lange Wellen schluckt die Federung einwandfrei; Einzelhindernisse werden zufriedenstellend abgefedert, dringen aber deutlich bis zu den Insassen durch; Seitenneigung ist selbst bei schnell durchfahrenen Kurven kaum vorhanden; Vertikalschwingungen zeigen sich ebenfalls gut gedämpft; Kopfsteinpflaster dringt bis zu den Insassen durch, ist aber nicht besonders unangenehm; der Langsamfahrkomfort ist durchschnittlich.

– Kurzwellige Fahrbahnebenheiten werden deutlich in den Innenraum übertragen und regen bei regelmäßigem Vorkommen die Karosserie zum Stuckern an.

2,3 Sitze

Die Sitze sind angenehm gepolstert und körpergerecht geformt, so dass der Sitzkomfort auf allen Plätzen gut ist.

+ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und bietet damit verschieden großen Personen eine angenehme Sitzposition; die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt; der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität, aber nicht in der Höhe einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet; die Konturen der Rücksitzbank sind ordentlich; die Lehnen reichen auf allen Plätzen weit nach oben; aufgrund der Stoffbezüge neigt man kaum zum Schwitzen.

- Die flachen Sitzflächen könnten etwas länger sein, dann wäre auch die Beinunterstützung besser; der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen; auf der Rücksitzbank haben große Mitfahrer zu wenig Oberschenkelunterstützung.

2,6 Innengeräusch

Im Klassenvergleich liegt das Geräuschniveau im guten Mittelfeld.

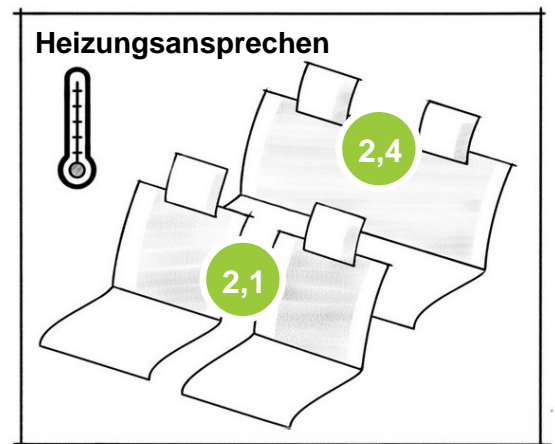
+ Das gemessene Innengeräusch (130 km/h) liegt bei knapp über 69 dB(A); Windgeräusche halten sich im Hintergrund, nehmen aber bei höheren Geschwindigkeiten deutlich zu; der Motor ist zwar in allen Betriebszuständen im Innenraum präsent, nervt die Insassen aber nicht nennenswert.

- Etwas störend sind die Poltergeräusche des Fahrwerks, die beim Überfahren von groben Schlaglöchern bis in den Innenraum dringen.

2,2 Klimatisierung

Der Mazda ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet.

+ Fahrer und Beifahrer können die Temperatur getrennt einstellen; die Luftverteilung lässt sich nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen; ein Pollenfilter reinigt die Frischluft, bevor diese in den Innenraum geblasen wird; Beim Heizungstest (bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) spricht die Heizung vorn wie hinten schnell an, so dass recht bald eine angenehme Innenraumtemperatur vorherrscht.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,8 Fahrleistungen*

Angetrieben wird der getestete Mazda 3 von einem 1,6-l-Benzinmotor mit 105 PS und einem maximalen Drehmoment von 145 Nm. Im Ganzen wirkt der Motor etwas überfordert.

- Der Motor kann weder im vierten noch im fünften Gang gute Elastizitätswerte vorweisen; der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 7,5 Sekunden abgeschlossen - auch das ist nur unterer Klassendurchschnitt.

2,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Fremdzünders gut.

- + Leichte, aber nie aufdringliche Motorvibrationen; Brummfrequenzen sind kaum wahrnehmbar.

2,5 Schaltung

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

- + Der Rückwärtsgang besitzt eine Sperre gegen versehentliches Einlegen und lässt sich einwandfrei schalten; eine Schaltpunktanzeige fordert den Fahrer zu frühem Schalten auf.

2,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünf-Gang-Getriebes wurden sinnvoll gewählt und passen zueinander.

- + Die kurze Getriebeauslegung wirkt sich positiv auf die Fahrleistungen aus.
- Durch die kurze Getriebeübersetzung stellen sich bei 130 km/h hohe Motordrehzahlen von 3700 U/min ein.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

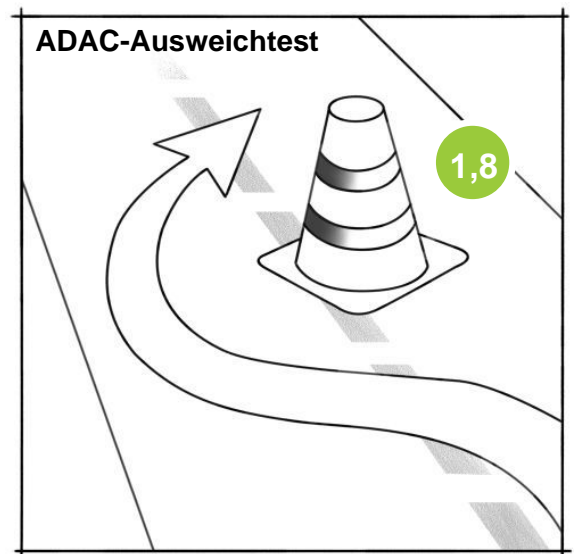
Der Mazda 3 zeigt eine gute Richtungsstabilität und bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ein neutrales Kurvenverhalten. In der Summe seiner Eigenschaften zeigt das Fahrzeug ein sicheres Fahrverhalten.

- + In Grenzsituationen greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten; beim ADAC-Ausweichtest kann er ein gutes Ergebnis einfahren; der Mazda verhält sich prinzipiell leicht untersteuernd - ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert; tritt ein Lastwechsel in der Kurve auf, so drängt das Heck etwas nach außen - dennoch ist das Fahrzeug jederzeit absolut sicher und gut beherrschbar; die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder beim Beschleunigen, auch auf rutschiger Fahrbahn, kaum durchdrehen; beladen ändert sich das Fahrverhalten nur wenig, das Fahrzeug bleibt sicher und gut beherrschbar.

2,2 Lenkung*

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen recht guten Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis beträgt 11,1 m, ein zufriedenstellender Wert in dieser Klasse.

- + Die Lenkung zeigt sich zielgenau und spricht sehr gut an; die direkte Lenkübersetzung unterstützt die Handlichkeit des Fahrzeugs; der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering.



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.

2,4 Bremse

Die Bremse spricht spontan an und die Bremswirkung liegt im guten Mittelfeld der Fahrzeugklasse.

⊕ 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, 205/50 R17 89W); die Bremsanlage ist auch nach mehrmaligen Bremsungen standfest und lässt sich gut dosieren; ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage schnell zu mobilisieren.

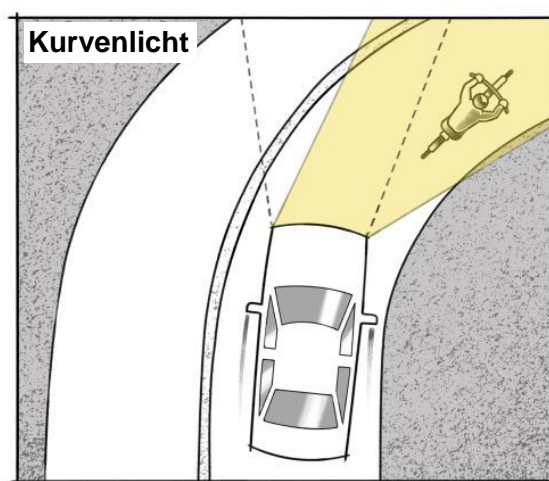
2,7 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

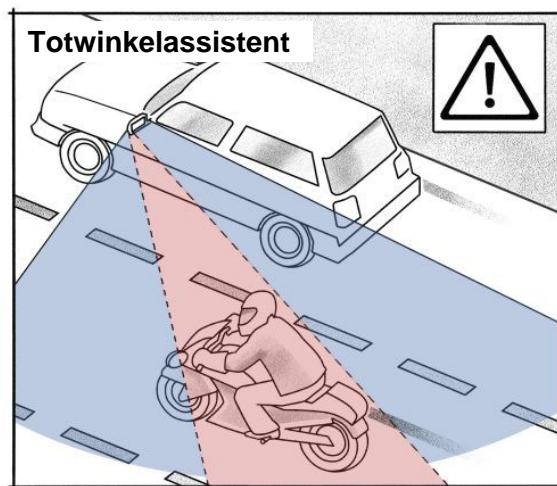
Bei der aktiven Sicherheit liegt der Mazda 3 im guten Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse.

⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord; ein Totwinkelassistent, der den Fahrer beim Spurwechsel unterstützt, ist ebenfalls aufpreisfrei vorhanden (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 ein; das optionale Kurvenlicht leuchtet die Fahrbahn entsprechend der Fahrtrichtung aus.

⊖ In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit warnen könnten; ein Reifendruckkontrollsystem ist lediglich in der Top-Ausstattung "Sports-Line" erhältlich.



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



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.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Mazda 3 im Bereich Insassenschutz 86 Prozent der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne.

⊕ Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind Serie; die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m guten Schutz; die Stützen sind 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; an den stabilen Türgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen.

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

2,8 Kindersicherheit

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

+ Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen gibt es Isofixhalter und Ankerhaken; die Gurte sind auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf ausreichend lang; die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass auch Kindersitze mit flachen Aufnehmern gut befestigt werden können; auf den äußeren Sitzplätzen im Fond und auf dem Beifahrerplatz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal; hohe Sitze lassen sich problemlos einbauen; die Schlösser sind verwechslungssicher.

– Die Position der Gurtranlenkpunkte ist im Fond ungünstig; Hinten ist das Sitzpolster recht weich, so dass Kindersitze nicht besonders lagestabil befestigt werden können; auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt (ein Schalter kann aber beim Händler nachgerüstet werden); einen Einklemmschutz gibt es nur beim Fahrerfensterheber, so dass sich Kinder auf der Rücksitzbank leicht verletzen können.

3,1 Fußgängerschutz

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP werden beim Fußgängerschutz 51 Prozent der möglichen Punkte erreicht.

– Die Seiten und der hintere Bereich der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

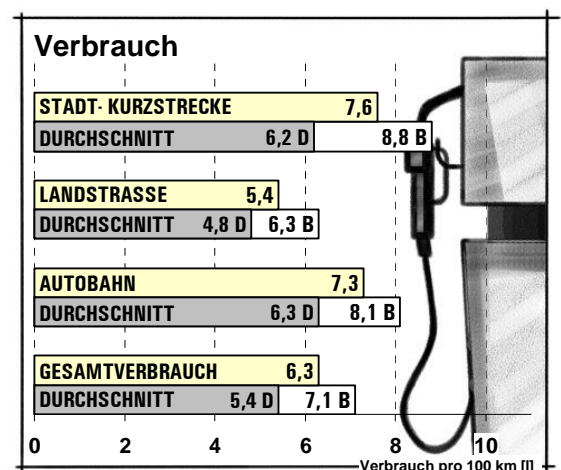
Der Verbrauch des Mazda 3 1,6 liegt mit durchschnittlich 6,3 l/100 km im guten bis akzeptablen Bereich. Innerorts benötigt der Mazda 3 7,6 l/100 km, außerorts genehmigt er sich 5,4 l/100 km und auf der Autobahn werden 7,3 l pro 100 km verbraucht. Beim ADAC-EcoTest werden mit einem CO₂-Ausstoß von 171 g/km 25 Punkte erreicht.

– Eine Start-Stopp-Automatik, die speziell den Verbrauch im Stadtverkehr senken könnte, ist nicht lieferbar.

1,6 Schadstoffe

Insgesamt ist der Schadstoffausstoß gering, so dass der Mazda 3 in diesem Kapitel 44 von 50 Punkten erreicht.

+ Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Mazda 3 drei von fünf Sternen (69 Punkte) beim ADAC-EcoTest.



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

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,3 Betriebskosten*

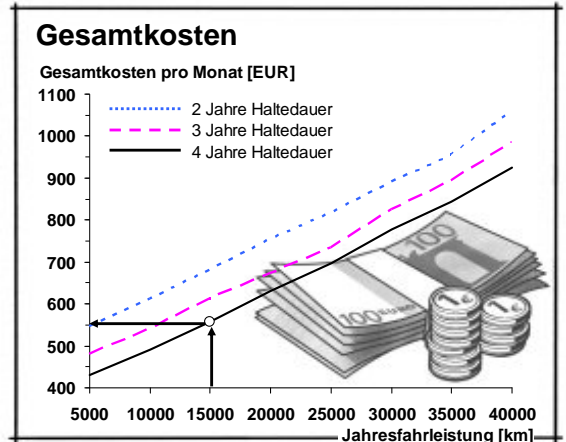
– Obwohl sich der Verbrauch des Mazda 3 1.6 noch in einem durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 1,6-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ 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. Auch ist mit etwas höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 557 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,7 Wertstabilität*

– Dem Mazda 3 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert, da gegen Ende des Zeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

2,3 Kosten für Anschaffung*

+ Der Mazda 3 1.6 Edition wird zu einem Grundpreis von 19.990 € angeboten, was im Klassenvergleich akzeptabel ist. Geboten wird dafür eine gute serienmäßige Ausstattung, so dass nach dem ADAC-Ausstattungs-korb lediglich 495 Euro fällig werden, um klassenübliche Details an Bord zu haben.

3,3 Fixkosten*

Bei den Fixkosten kann der Mazda nur ein durchschnittliches Ergebnis erreichen. Besonders die Versicherungseinstufungen fallen ungünstig aus (KH: 15; TK: 19; VK: 22) und treiben die Fixkosten etwas nach oben. Die Kfz-Steuer ist mit 106 Euro pro Jahr recht günstig.

Die einzelnen Wirtschaftlichkeitskapitel fallen durchweg zufriedenstellend aus. Dieses Bild spiegelt sich auch bei den monatlichen Gesamtkosten wider, so dass der Mazda 3 hier keine gute Bewertung mehr erhält.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0 DISI i-stop	1.6 CD (DPF)	2.2 CD (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1999	4/1560	4/2184
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	85(115)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	191/4500	270/1750	360/1800
0-100 km/h[s]	12,2	10,4	12,0	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	206	186	205
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,4 S	6,7 S	4,3 D	5,2 D
CO2 [g/km]	147	157	115	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/19	15/22/22	17/21/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	106	134	162	267
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	531	594	525	602
Preis [Euro]	16.990	21.890	21.390	24.590

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 B	Schadstoffklasse Euro5
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	11,05/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 5,4/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	147g/km/ 171g/km
Innengeräusch 130km/h	69,2dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1755/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1270 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/930 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	870 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	149 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	265 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/19
Grundpreis	19.990 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(Travel-Paket)	1.870 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent(RVM)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(Travel-Paket)	1.870 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
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 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,2

Betriebskosten*	5,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	4,7
Kosten für Anschaffung*	2,3
Fixkosten*	3,3
Monatliche Gesamtkosten*	2,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen