



## Mazda 3 MPS

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (191 kW / 260 PS)

**D**er Mazda 3 MPS hat den Anspruch, ein alltagstauglicher Sportwagen zu sein. Doch kann er dem auch gerecht werden? Sein dynamisches Erscheinungsbild wird durch Sport-Front und Heckschürzen, Seitenschwellerverkleidungen, einen großen Lufteinlass in der Motorhaube, einen gewaltigen Heckspoiler sowie große 18-Zoll-Räder untermauert. Der aufgeladene 2,3-Liter-Ottomotor mit 260 Pferdestärken und einem Drehmoment von 380 Nm verspricht Fahrspaß pur und auch das straff abgestimmte Fahrwerk passt gut zum Gesamtbild des kompakten Sportlers. Dank seines guten Platzangebots und einem zufriedenstellenden Kofferraum-Volumen ist er zudem alltagstauglich. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten: Fordert man die enorme Leistung, so hat der MPS deutliche Traktionsprobleme, besonders wenn der Turbo einsetzt. Dann sind auch deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung vorhanden. Ein gemessener Durchschnittsverbrauch von 9,2 Liter auf 100 Kilometer (CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 251 g/km) trüben den Fahrspaß zusätzlich. Mit einem Grundpreis von 28.390 Euro präsentiert sich der Mazda 3 MPS zwar günstiger als die direkte Konkurrenz, bietet aber teilweise auch nicht die gleiche Performance.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi S3, Ford Focus ST, Opel Astra OPC, Seat Leon Cupra R, VW Golf GTI.

**+** Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht (optional), gutes Platzangebot vorn, sehr gute Fahrleistungen

**-** Traktionsprobleme bei voller Leistungsabforderung, hoher CO<sub>2</sub>-Ausstoß, hohe Autokosten



### ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

5,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,2 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,4 Langstrecke

2,9 Transport

1,4 Fahrspaß

4,1 Preis/Leistung

Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck, sind im Detail jedoch verbesserungswürdig. Das Interieur wirkt solide und wird durch Alu-Applikationen optisch aufgewertet.

⊕ Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, zudem werden die lackierten Schweller durch Kunststoffleisten vor Verkratzen geschützt. Der Qualitätseindruck im Innenraum wird durch eine Teillederausstattung gesteigert. Der Motorraum ist nach unten geschlossen, so dass kaum Schmutz eindringen kann, zudem zeigen sich die mittleren und hinteren Bereiche des Unterbodens aerodynamisch optimiert - dies reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, wird aber per gut zugänglichem Hebel vom Fahrerplatz entriegelt.

⊖ An den Türinnenseiten sind Schweißstellen sichtbar, dies könnte man schöner lösen. Sowohl die Fahrzeugflanken als auch die Stoßfänger müssen ohne schützende Leisten auskommen und können daher selbst bei kleinen Parkremplern beschädigt werden. Speziell die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole (untere Bereiche) sind hart und kratzempfindlich. Die geöffnete Motorhaube wird lediglich durch einen unpraktischen Haltestab offen gehalten.

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 MPS eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit attestiert werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind zufriedenstellende Reichweiten von bis zu 650 km möglich. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden.

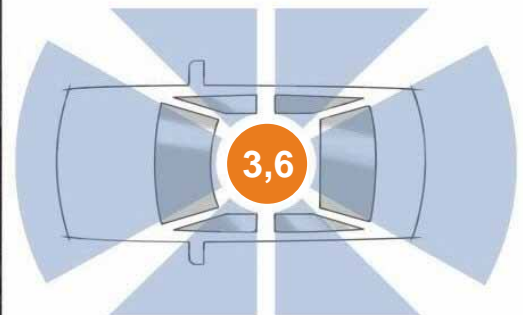
⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 470 kg noch akzeptabel aus. Ein Reserverad ist nicht vorhanden, für den Fall einer Panne steht lediglich ein Reparaturset zur Verfügung.

Die Sitzanordnung ist recht tief, so dass der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Zudem ist die Karosserie recht unübersichtlich. Punkten kann der Mazda 3 MPS hingegen mit optionalen Bi-Xenon-Hauptscheinwerfern.

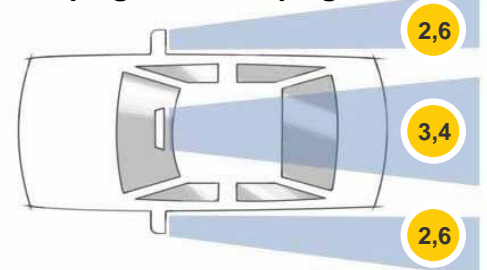


Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.

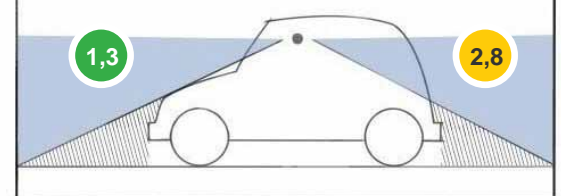
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

⊕ Tief liegende Hindernisse können vor dem Fahrzeug aufgrund der flachen Motorhaube frühzeitig erkannt werden - im Fond ist die Wahrnehmung zufriedenstellend. Die beheizten Außenspiegel sind recht groß und ermöglichen ein akzeptables Sichtfeld nach hinten. Zudem ist der Linke asphärisch gestaltet, dadurch lässt sich der tote Winkel besser einsehen und ein Totwinkelassistent hilft beim Spurwechsel. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Optional gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht. Das Rangieren wird durch serienmäßige Parksensoren erleichtert.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Mazda 3 MPS eine noch zufriedenstellende Bewertung - vor allem B- und C-Säulen schränken die Sicht nach draußen ein. Der Innenspiegel ist nicht besonders groß und somit das Blickfeld nur akzeptabel.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Testwagen war mit einem schlüssellosen Zugangssystem (optional) ausgestattet, dann schließt das Fahrzeug auch selbstständig ab wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn wie hinten recht bequem, wenn auch im Fond die Türausschnitte etwas beengt ausfallen.

⊕ Die Schweller sind angenehm niedrig, so dass die Füße zum Einsteigen nicht weit angehoben werden müssen. Es sind für alle außen Sitzenden, außer für den Fahrer, Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Der Abstand zwischen Sitz- und Schwelleraußenkante ist aufgrund der Seitenschwellerverkleidungen groß, so dass man sich leicht die Kleidung verschmutzen kann. Am tief gezogenen Dach besteht die Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Die Türaufhalter sind akzeptabel ausgelegt.

## 3,3 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen liegt im Klassenmittelfeld.

⊕ Nach dem Umklappen der Rücksitzbank erweitert sich das Volumen auf großzügige 640 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Das Ladeabteil kann über eine gewisse Länge bis unters Dach beladen werden.

⊖ Üblicherweise beträgt das Ladevolumen 285 Liter.



Mit 285 l Volumen fällt der Kofferraum des Mazda 3 MPS kleiner aus als beim üblichen Mazda 3 (345 l).

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, die Klappe kann im rechten Rücklicht entriegelt werden (schlüsselloses Zugangssystem). Das Kofferraumformat ist zweckmäßig und die Zugänglichkeit zufriedenstellend.

⊕ Die Ladekante befindet sich 67 cm über der Straße und die Kofferraumklappe öffnet etwa 1,83 m hoch. Zum Ausladen muss eine rund 12 cm hohe Stufe überwunden werden. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind Gegenstände, die bis zur Rückbank vor gerutscht sind, gut erreichbar. Höhe und Breite der Ladeöffnung sind recht großzügig bemessen.

⊖ Kofferraumhöhe und -breite sind zufriedenstellend. Die Kofferraumbeleuchtung fällt eher schwach aus, allerdings ist die Leuchte abschaltbar. 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 und beschädigt werden.

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

## 2,5 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

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

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden. Pedalerie und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet und problemlos erreichbar. Der Motor wird über einen beleuchteten Knopf in der Mittelkonsole aktiviert. Regen- und Lichtsensor sind serienmäßig an Bord, so dass Scheibenwischer und das Abblendlicht automatisch aktiviert werden. Der Heckwischer hat eine Intervall- und Dauerwisch-Funktion. Die Rund-Instrumente fallen groß aus und lassen sich einwandfrei ablesen, allerdings ist die Tankanzeige nur grob abgestuft. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, die Anzeige befindet sich allerdings nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Die gut positionierte Audioanlage lässt sich nach einer kurzen Eingewöhnungszeit intuitiv bedienen. Das Navigationssystem ist insgesamt einfach und intuitiv bedienbar, die Darstellung ist jedoch etwas klein. Im Lenkrad sind Bedienelemente für das Radio, die Geschwindigkeitsregelanlage und den Bordcomputer. Das Bedienteil der Klimatisierung befindet sich etwas weit unten in der Mittelkonsole, ist aber übersichtlich aufgebaut. Außenspiegel und Fenster werden elektrisch bedient, die Taster dazu sind jedoch unbeleuchtet. Vorn gibt es Leseleuchten und Ablagen, zudem gibt es ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel. Das Handschuhfach ist recht groß.

⊖ Die Einstellungen der Klimaanlage werden oben im Display, recht weit weg vom Bedienteil angezeigt. 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 und vorn stört der Ablagekasten zwischen den Sitzen. 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. Nur der Fahrerfensterheber besitzt eine Antippautomatik. Die Symbole der Klimaanlage sind recht klein. Es fehlen vernünftige Halter für große Flaschen und das Handschuhfach ist leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Im Fond gibt es keine Leseleuchten.



**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.**

---

## 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. Dabei würde die Kopffreiheit für noch größere Personen genügen. 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 und 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 Passagiere bis knapp 1,80 m Körpergröße.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 3 MPS werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Die Federung wurde sehr straff ausgelegt, passt aber gut zum sportlichen Charakter des Fahrzeugs.

⊕ Lange Wellen schluckt die Federung einwandfrei und ohne Nachfedern. Kurze Fahrbahnunebenheiten werden zufriedenstellend absorbiert und regen die Karosserie bei regelmäßigem Vorkommen zu leichtem Stuckern an. Karosserieneigungen sind selbst bei dynamischen Lenkmanövern kaum vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster dringen bis zu den Insassen durch, werden aber nicht besonders unangenehm wahrgenommen. Der Langsamfahrkomfort ist durchschnittlich.

⊖ Einzelhindernisse und Querfugen dringen deutlich zu den Insassen durch.

---

### 2,2 Sitze

Der Mazda 3 MPS ist mit Teilleder-Sportsitzen ausgestattet. Die vorderen Sitze sind stark konturiert und bieten einen angenehmen Sitzkomfort.



⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und bietet damit Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Zudem besitzt dieser eine Lordosenstütze. Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Seitenhalt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, da ein stabiles Trittbrett vorhanden ist. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch. Die Rückbank ist deutlich weniger konturiert, bietet aber auch einen zufriedenstellenden Halt auf den äußeren Plätzen. Die Sitzposition im Fond ist ebenfalls passabel.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Große Passagiere haben im Fond wenig Oberschenkelunterstützung.

## 2,9 Innengeräusch

Im Klassenvergleich ist das Geräuschniveau durchschnittlich, wenn auch Abrollgeräusche deutlich im Innenraum zu vernehmen sind.

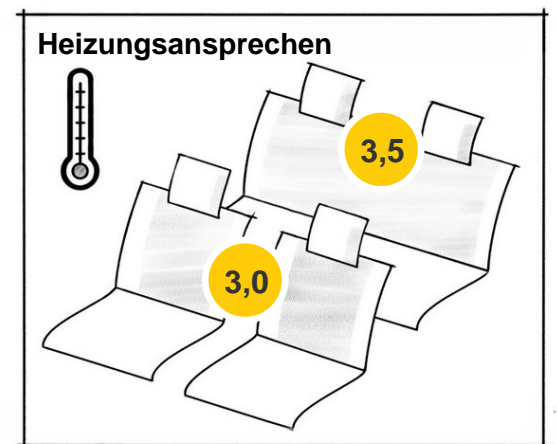
⊕ Das gemessene Innengeräusch (130 km/h) liegt bei rund 70,5 dB(A). Der Motor wird durchschnittlich, aber nicht unangenehm wahrgenommen. Windgeräusche sind nicht vordergründig, nehmen aber bei höheren Geschwindigkeiten deutlich zu.

## 2,8 Klimatisierung

Der Mazda 3 MPS ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet.

⊕ Fahrer und Beifahrer können die Temperatur getrennt einstellen und ein Pollenfilter reinigt die Frischluft, bevor diese in den Innenraum geblasen wird. Beim Heizungstest spricht die Heizung vorn etwas schneller an als hinten, insgesamt ist die Temperaturentfaltung im Innenraum noch zufriedenstellend. Positiv fällt auf, dass sich vorn die Fußbereiche schnell erwärmen.

⊖ Die Luftverteilung lässt sich nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam und auch nur in vorgegebenen Stufen einstellen.



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

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 0,8 Fahrleistungen\*

Das Herzstück des Mazda 3 MPS ist ein aufgeladener 2,3-l-Ottomotor mit einer maximalen Leistung von 260 Pferdestärken und einem Drehmoment von 380 Nm. Das genügt vollkommen, um mit dem rund 1450 kg schweren Fahrzeug, sehr gute Fahrleistungen zu realisieren. Etwas gewöhnungsbedürftig ist jedoch, dass nach der Leistungsabforderung eine gewisse Zeit vergeht bis der Turbo einsetzt. Wird das volle Leistungspotential entfacht, hat der Mazda Mühe die Leistung auf die Straße zu bringen.

⊕ Der MPS kann in allen Gängen mit sehr guten bis guten Elastizitätswerten überzeugen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird bereits nach sehr kurzen 3,3 Sekunden abgeschlossen.

## 2,2 Laufkultur

Der Vier-Zylinder legt im Ganzen eine gute Laufkultur an den Tag.

⊕ Im Leerlauf sind leichte Vibrationen zu vernehmen, allerdings sind diese nicht unangenehm. Fordert man das Aggregat, so macht es auch akustisch auf sich aufmerksam.

## 2,3 Schaltung

Die Präzision des Sechs-Gang-Getriebes geht in Ordnung, gelegentlich hakt es aber beim Schalten.

⊕ Die Schaltwege sind kurz, so dass sich schnelle Wechsel im Rahmen der Schaltpräzision realisieren lassen. Der Rückwärtsgang ist abgesetzt und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Kupplung kann gut dosiert werden.

## 2,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

⊕ Die Ganganschlüsse passen zueinander und im sechsten Gang herrschen bei 130 km/h moderate Drehzahlen von rund 3250 U/min vor.

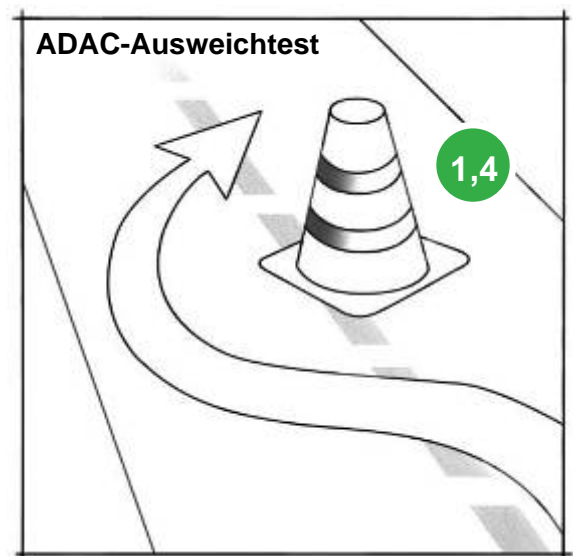
# 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

## 1,6 Fahrstabilität

Der Mazda 3 MPS zeigt sich insgesamt richtungsstabil. Gelegentlich hat man jedoch den Eindruck, dass das Fahrzeug mit der enormen Leistungsentfaltung des Motors zu kämpfen hat.

⊕ Der MPS reagiert sicher auf Lenkimpulse und bleibt absolut stabil. Bei Konstantfahrten nehmen Fahrbahnverwerfungen oder Spurrillen nur wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Mazda. Beim ADAC Ausweichtest kann er mit einer guten Performance punkten: Er reagiert unverzüglich auf den Lenkbefehl und begibt sich weitgehend neutral, mit einer Untersteuertendenz auf Ausweichkurs. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden. Treten Grenzsituationen auf, greift ESP zuverlässig ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten.

⊖ Bei plötzlichem Gegenlenken verhärtet die Lenkung etwas (Phase zwei Ausweichtest), so dass ein erhöhtes Lenkmoment erforderlich ist. Während der Beschleunigungsphasen hat der Mazda trotz Sperrdifferenzial mit begrenztem Schlupf und Drehmoment-Management-System Mühe die Antriebsräder am Durchdrehen zu hindern. Dann sind auch Lenkradkorrekturen notwendig, da das Fahrzeug Fahrbahnunebenheiten nachläuft.



**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.**

## 2,8 Lenkung\*

Die Lenkung ist Mazda insgesamt recht gut gelungen, allerdings verdient der große Wendekreis Kritik.

- + Die Lenkung reagiert selbst bei hohem Tempo sehr schnell auf Kursänderungen. Bei Konstantfahrten weist sie eine gute Zielgenauigkeit auf. Die Lenkungsauslegung ist direkt, das unterstützt bei der Handlichkeit des Fahrzeugs. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist recht gering.
- Beschleunigt man in Kurven, stellt die Lenkung kaum zurück, bzw. dreht sogar weiter ein - dadurch sind Lenkkorrekturen notwendig, wenn man auf Kurs bleiben möchte. Der Wendekreis fällt mit rund 12 m für einen Wagen der unteren Mittelklasse sehr groß aus.

## 2,3 Bremse

Die Bremse spricht spontan an und die Bremswirkung ist gut.

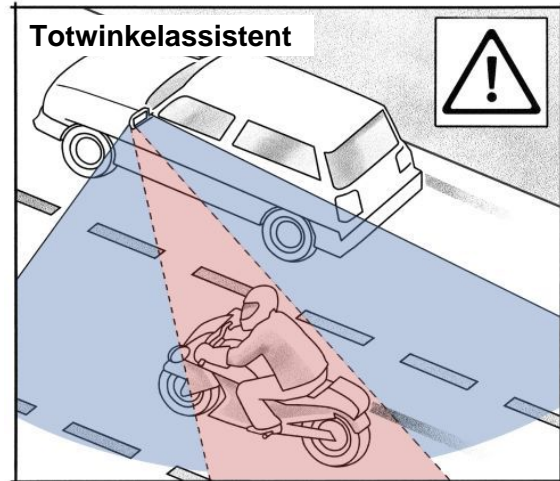
- + Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der Mazda 3 MPS rund 38 m bis zum Stillstand (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Reifen: Dunlop SP Sport 2050, 225/40R18 88Y). Die Bremsanlage ist auch nach mehrmaligen Bremsungen standfest und frei von Fading. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist gut. Ein Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage schnell zu mobilisieren.

## 2,7 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Mazda 3 MPS kann mit einer guten aktiven Sicherheitsausstattung punkten.

- + ESP, Bremsassistent und ein Reifendruckkontrollsystem sind serienmäßig an Bord. Ebenfalls aufpreisfrei gibt es 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 Vollbremsung signalisiert die Warnblinkanlage die Gefahrensituation zunächst mit erhöhter und ab Stillstand mit normaler Frequenz. Die LED-Rückleuchten haben schnelle Reaktionszeiten und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. Das optionale Kurvenlicht leuchtet die Fahrbahn entsprechend des Lenkeinschlages aus. Ein unbeabsichtigter Motorstart ist nicht möglich, da hierfür die Kupplung betätigt werden muss.
- In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit warnen könnten. Der Blinker funktioniert nicht bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch können Richtungsänderungen beim Abschleppen nicht angezeigt werden.



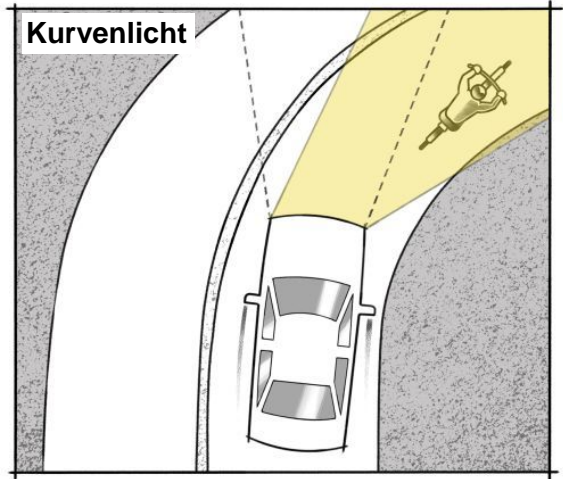
**Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.**



## 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 serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m guten Schutz. Zudem sind diese 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 und der Abstand zum Kopf ist recht groß. Vorn sind die Kopfstützen recht schmal.



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

## 2,9 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mazda 3 im Bereich Kindersicherheit 84 Prozent 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 und sind verwechslungssicher. Auf den äußeren Sitzplätzen im Fond und auf dem Beifahrerplatz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Hohe Sitze lassen sich problemlos einbauen.
- ⊖ Die Position der Gurtanlenkpunkte 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. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Mittelsitz keine Rückhaltesysteme verwendet werden.

## 3,1 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP werden beim Fußgängerschutz 51 Prozent der möglichen Punkte erreicht (Mazda 3).

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

## 4,2 UMWELT/ECOTEST

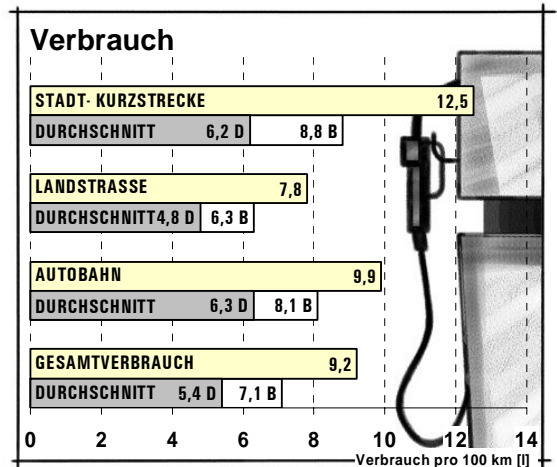
### 5,4 Verbrauch/CO2\*

Beim Verbrauch/CO<sub>2</sub>-Ausstoß kann der Mazda 3 MPS nicht überzeugen.

– Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 251 g/km erhält der MPS in diesem Kapitel lediglich einen Punkt. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 9,2 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 12,5 l/100 km innerorts, 7,8 l/100 km außerorts und 9,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 2,9 Schadstoffe

Insgesamt ist der Schadstoffausstoß akzeptabel, so dass der Mazda 3 MPS in diesem Kapitel 31 Punkte erreicht. In der Summe werden mit den CO<sub>2</sub>-Punkten 32 von 100 Punkten vergeben - dies entspricht zwei von fünf Sternen.



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

## 5,3 AUTOKOSTEN

### 5,5 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten errechnen sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Mazda 3 MPS zu hohen Kosten führt.

### 5,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 15.000 Kilometer muss der Mazda MPS zur Inspektion. Der 2,3-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 höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

### 4,9 Wertstabilität\*

– Dem Mazda 3 MPS wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert, da der Kompaktwagen nur eine kleine Zielgruppe anspricht.

### 3,9 Kosten für Anschaffung\*

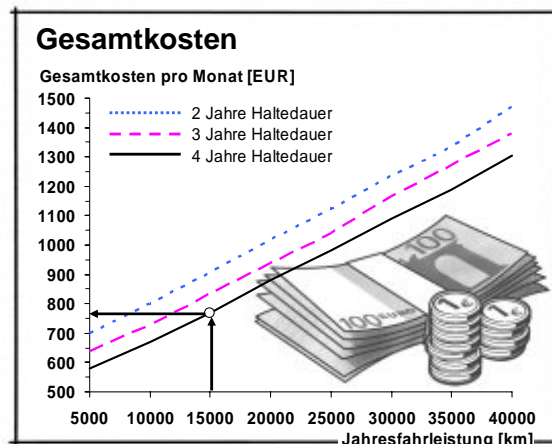
Der Mazda 3 MPS wird zu einem Grundpreis von 28.390 € angeboten. Allerdings sind nach ADAC Ausstattungskorb keine weiteren Investitionen notwendig, da bereits alles Klassenübliche an Bord ist.

### 5,5 Fixkosten\*

– Auch die Fixkosten des Mazda 3 MPS fallen hoch aus. Allein die Kfz-Steuer beträgt 274 Euro pro Jahr. Zudem fallen die Versicherungseinstufungen ungünstig aus (KH: 18; TK: 25; VK: 23) und treiben die Fixkosten weiter nach oben.

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

– Die einzelnen Kapitel der Autokosten fallen durchweg teuer aus. Dieses Bild spiegelt sich auch bei den monatlichen Gesamtkosten wider, so dass der Mazda 3 MPS auch hier nur eine mäßige Bewertung erhält.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 769 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	2.0 DISI i-stop	2.0 Automatik	1.6 CD (DPF)	2.2 CD (DPF)	2.2 CD (DPF)	MPS
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	4/1560	4/2184	4/2184	4/2261
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	110(150)	85(115)	110(150)	136(185)	191(260)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	191/4500	187/4000	270/1750	360/1800	400/1800	380/3000
0-100 km/h[s]	12,2	10,4	10,6	12,0	9,2	8,2	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	206	205	186	205	213	250
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,4 S	6,7 S	7,6 S	4,3 D	5,2 D	5,4 D	9,6 SP
CO2 [g/km]	147	157	175	115	139	144	224
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/19	15/22/22	15/22/22	17/21/23	17/23/23	17/23/23	18/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	106	134	170	162	267	277	274
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	533	596	637	526	603	648	769
Preis [Euro]	16.990	22.090	23.290	21.590	24.790	27.690	28.390

#### 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	2261 ccm
Leistung	191 kW (260 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/40R18Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>3,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	9,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>9,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>12,5/ 7,8/ 9,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	224g/km / <b>251g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,5dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4510/1770/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1455 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>285 l/640 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>650 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>223 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>74 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>107 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>365 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>769 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/25
Grundpreis	28.390 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Plus Paket)	2.090 Euro <sup>°</sup>
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Plus Paket)	2.090 Euro <sup>°</sup>

### 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
Keyless Entry (Plus Paket)	2.090 Euro <sup>°</sup>
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	720 Euro <sup>°</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie

<sup>°</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

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

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