



Mazda 3 SKYACTIV-D 150 Sports-Line (DPF)

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

Der neue Mazda 3 präsentiert sich deutlich dynamischer als sein Vorgänger. Er ist flacher und breiter, die Front trägt das aktuelle Markengesicht mit dem tief herunter gezogenen Kühlergrill, dessen Chromspange einen fließenden Übergang zu den Scheinwerfern bildet.

Die eher straffe Fahrwerksabstimmung spiegelt das dynamische Erscheinungsbild wider - der Fahrer erhält eine direkte Fahrbahnrückmeldung. Auch der 2.2-l-Dieselmotor passt gut zum Charakter des Mazda 3. Der Japaner punktet sowohl mit guten Fahrleistungen als auch einem guten Resultat im ADAC EcoTest. Überzeugen kann der Mazda 3 auch bei der aktiven Sicherheit: Während die Reifendrucküberwachung, der Totwinkelassistent (RVM) und das City-Notbremssystem serienmäßig an Bord sind, können die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung und automatischer Gefahrenbremsung sowie ein Spurverlassenswarner optional geordert werden. Serienmäßig ist auch (Sports-Line) das Head-up-Display. Die auf dem Armaturenbrett angebrachte Scheibe liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und gibt wichtige Informationen wie die Fahrgeschwindigkeit oder Navigationsanweisungen wieder - sie könnte aber etwas größer sein. Zu erwerben ist der Kompakte ab 27.390 Euro, das ist ein stolzer Grundpreis in dieser Fahrzeugklasse. **Karosserievarianten:** Viertürer. **Konkurrenten:** u.a.: Alfa Romeo Giulietta, Audi A3 Sportback, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, Mercedes A, Peugeot 308, SEAT Leon, Volvo V40, VW Golf.

+ enorme Reichweite, Xenonscheinwerfer Serie, großzügiges Raumangebot vorn

- unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, hohe Anschaffungs- und Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

2,7 Transport

2,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013
Text: Martin Brand

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen recht guten Eindruck, können aber nicht vollkommen überzeugen. So sind die Anbauteile weitgehend ordentlich eingepasst, allerdings variieren die Spaltmaße etwas. Sowohl die Motorhaube als auch die Heckklappe müssen innen ohne Klarlack auskommen. Der Kofferraum zeigt sich seitlich gut verkleidet, jedoch ist die als Kofferraumboden verwendete Matte weich und instabil. Die Verarbeitungsqualität geht im Innenraum in Ordnung. Die Armaturen sind sauber eingepasst, doch könnten die Kunststoffkanten besser entgratet sein. Die Materialqualität ist insgesamt zufriedenstellend. Während der obere Bereich des Armaturenbrettes noch geschäumt ist, sind die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen hart und kratzempfindlich. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, der Deckel wird mittels gut zugänglichem, aber etwas untypisch im Armaturenbrett positioniertem Hebel entriegelt.

- ⊕ Die optionale Lederausstattung, Chrom-Applikationen und Armaturen mit Klavierlack werten das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet, zudem besitzen die lackierten Schweller Alu-Leisten (Zubehörprogramm), die vor Kratzern schützen. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet, der restliche Unterboden teilweise. Dadurch verschmutzt der Motor nicht so schnell, zudem werden Luftwirbel und somit auch der Kraftstoffverbrauch reduziert.
- ⊖ An Stoßfängern und Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten. Dadurch können kleine Parkrempler oder auch fremde Autotüren teure Reparaturen nach sich ziehen. Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten, hier wären Gasdruckfedern die bessere Alternative. Der Mazda besitzt keinen Fehlbetankungsschutz und kann daher mit falschem Ottokraftstoff befüllt werden. Die Nebelscheinwerfer sind in einer bruchgefährdeten Position angebracht.

2,4

Alltagstauglichkeit

- ⊕ Der Mazda 3 SKYACTIV-D 150 kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Der Kompakte besitzt vier vollwertige und einen schmalen Mittelsitz. Letzterer eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung (sind 51 l) sind Reichweiten bis rund 1.110 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg durchschnittlich aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht (ein Gepäckträger ist im Zubehör erhältlich). Es dürfen gebremste Lasten bis 1.500 kg angehängt werden (ungebremst 650 kg).
- ⊖ Für den Fall einer Reifenpanne befindet sich lediglich ein Reparaturset an Bord, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Radmutternschlüssel und ein Wagenheber fehlen, so dass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

3,0

Sicht

Der Fahrer sitzt in einer durchschnittlichen Höhe und kann daher das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Die Karosserieenden lassen sich nicht einsehen und auch nur akzeptabel abschätzen. Beim Rangieren helfen allerdings die serienmäßigen Parksensoren (optisch und akustisch) vorn und hinten (eine Rückfahrkamera gibt es nicht).



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊕ Aufgrund der flachen Motorhaube lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut wahrnehmen. In der getesteten Variante ist der Mazda 3 serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das empfehlenswerte Technik-Paket erhältlich. Dieses beinhaltet unter anderem ein dynamisches Kurvenlicht (AFS) und einen Fernlichtassistenten (HBC) - der Wagen war jedoch nicht mit dem Paket ausgestattet. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Die Außenspiegel liefern ein gutes Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzt der Linke einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser wahrgenommen werden. Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig und auch der Wirkungsbereich ist groß.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 3 nicht gut ab. Besonders die breiten C-Säulen und die hinteren Kopfstützen verdecken einen großen Sichtbereich nach hinten. Doch auch das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Durch die hohe Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse im Fahrzeugnahbereich kaum einsehen.

2,5 Ein-/Ausstieg

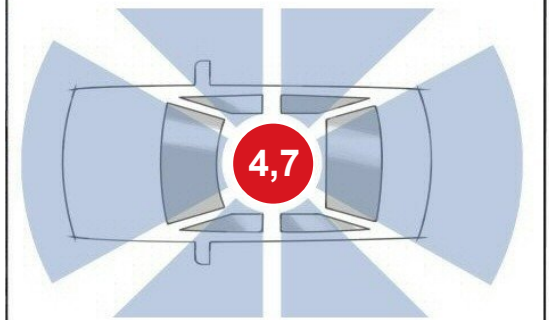
Insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug. Die Türausschnitte sind groß, allerdings sind die Sitze recht niedrig positioniert. Auch die Türschweller liegen niedrig, jedoch könnte der Abstand zwischen der Türschweller- und der Sitzaußenkante geringer sein. Zudem sollten große Personen auf den Kopf achten, da dieser leicht an der Dachkante gestoßen werden kann. Im Fond ist ebenfalls ein zufriedenstellendes Ein- und Aussteigen möglich. Doch auch hier muss man tief hinunter und beim Aussteigen stört der Radlauf etwas. Beim Öffnen der Hecktüren ist etwas Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern entspricht diese Höhe evtl. der Kopfhöhe.

⊕ Der Mazda 3 Sports-Line ist serienmäßig mit einem schlüssellosem Zugangssystem mit Sensoren an den Vordertüren und der Heckklappe ausgestattet. Entfernt man sich vom Fahrzeug, wird es automatisch abgeschlossen - das System funktioniert gut. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten, es gibt vorn wie hinten drei Rasterungen. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, was das Aussteigen erleichtert.

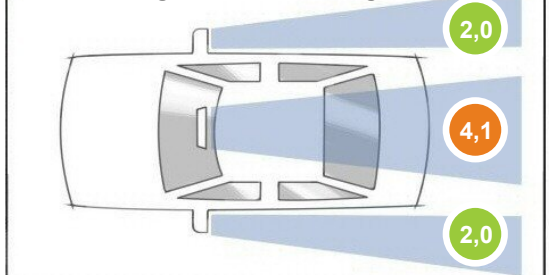
2,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht gutem Klassendurchschnitt. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 340 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich 430 Liter bis unters Dach verstauen. Dann passen bis zu sieben handelsüblicher Getränkeboxen hinein.

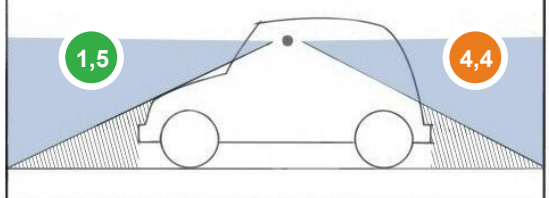
Rundumsicht



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.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Mazda 3 unwesentlich kleiner als beim Vorgänger (345 l).

Nach dem Umlegen der Rücksitzbank können bis zur Fensterkante 730 Liter untergebracht werden. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, fasst er 1.130 Liter.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit rund 70 Zentimetern in einer durchschnittlichen Höhe über dem Boden - das Ladegut muss nicht zu weit angehoben werden. Beim Ausladen stört eine 16 Zentimeter hohe Stufe. Das Kofferraumformat ist praktisch, die Dimensionen in Breite und Höhe aber nur durchschnittlich. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne steigt der Boden ganz leicht an, das mindert aber nicht die Nutzbarkeit des Ladeabteils.

⊕ Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen (hierfür gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung). Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis knapp 1,85 m Platz darunter. Die Ladeöffnung ist sehr breit, weist aber nur eine durchschnittliche Höhe auf. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.

⊖ Die Beleuchtung des Gepäckraums ist mit nur einer Lampe schwach.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen (für die Gurte gibt es Haken an der Lehne). Der Mechanismus lässt sich ohne großen Kraftaufwand bedienen.

⊖ Kleine Utensilien lassen sich nur unter dem weichen Kofferraumboden unterbringen (kleine, flache Fächer). Im Kofferraum selbst fehlen Fächer und Zurrösen - daher lässt sich hier kleines Ladegut nicht befestigen (im Zubehörprogramm finden sich Ladungssicherungshaken - diese sollten serienmäßig verbaut sein). Eine Durchlademöglichkeit, die den Transport langer Gegenstände erleichtern würde, gibt es nicht.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Bedienkonzept wurde im Vergleich zum Vorgänger völlig überarbeitet. Die Bedienung und Darstellung des Infotainment-, Kommunikations- und Navigationssystems (gegen Aufpreis) erfolgt nun mittels Dreh-Drückschalter in der Mittelkonsole und dem Sieben-Zoll-Display in der Armaturentafel. Im Stand kann das Display auch durch Berührung bedient werden, während der Fahrt mittels Lenkradtasten und dem Dreh-Drückschalter. Nach jedem Motorstart erscheint der Startbildschirm und man muss erneut ein Hauptmenü (z.B. Radio) auswählen. Die Steuerung/Einstellung der Menüs muss erst erlernt werden und erfordert eine gewisse Gewöhnung. Die Bedienung des Dreh-Drückschalters funktioniert problemlos. In Verbindung mit einem kompatiblen und internetfähigen Mobiltelefon (Mobilfunktarif) können auch Onlinedienste genutzt werden. Darüber hinaus zeigt sich das Cockpit recht übersichtlich, wenn auch das Klimaanlagebedienteil höher positioniert sein könnte. Die Schalterbeleuchtung geht insgesamt in Ordnung, allerdings fehlt diese am Dachhimmel und an den Luftdüsen. Darüber hinaus ist auch nur der Fahrerfensterheber beleuchtet und auch nur dieser hat eine Ab- und Aufwärtsautomatik.



Der Mazda 3 überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

Generell funktionieren die Fensterheber nur mit eingeschalteter Zündung. Das Handschuhfach weist eine durchschnittliche Größe auf, im Fond ist die Anzahl und Größe an Ablagen akzeptabel.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen und auch die Außenspiegel werden mittels praxisiertem Schalter justiert (auch anklappbar). Der Start-/Stopp-Knopf wird zwar vom Lenkrad verdeckt, ist aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Scheibenwischer vorn sind sensorgesteuert. Das Licht wird im Blinkerhebel aktiviert (alternativ Lichtsensor) und auch die Schalter der Nebelleuchten befinden sich dort - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Über diesem ist das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Head-up-Display in der Armaturentafel angebracht. In der kleinen Scheibe werden u. a die Geschwindigkeit oder Sicherheitswarnungen angezeigt. Das Display lässt sich in der Neigung einstellen, eine richtige Höheneinstellung gibt es nicht (je nach Sitzposition befindet sich die Motorhaubenkante direkt hinter dem Display - das ist etwas störend). Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, allerdings wurde hier der Fokus auf den Drehzahlmesser gelegt: Dieser ist sehr groß, während die Geschwindigkeitsanzeige klein und digital ist - in Verbindung mit dem Head-up-Display kann die aktuelle Geschwindigkeit aber noch gut abgelesen werden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Darüber hinaus werden andere wichtige Betriebszustände im Kombiinstrument dargestellt, eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt aber. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Der Bordcomputer informiert u.a. über den Durchschnitts- und Momentanverbrauch. Das Klimaanlagebedienteil hat auf den ersten Blick viele Schalter, lässt sich aber gut bedienen. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert und die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet. Das Audiosystem kann gut bedient werden, der Lautstärkeregler befindet sich nun auch in der Mittellkonsole zwischen den Sitzen. Er ist gut zugänglich, aber die Position ist anfangs gewöhnungsbedürftig.

- Nur der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz. Der Einsteller der Lordosenstütze ist außen in der Sitzlehne und damit nicht optimal zugänglich. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türen dann weit weg sind. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Platzangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit erweist sich als großzügiger. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das Raumgefühl ist vorn angenehm.

2,4 Raumangebot hinten*

+ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse gut. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis 1,87 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist auf gleichem Niveau. Die Innenraumbreite erweist sich auch hier (im Klassenvergleich) als sehr großzügig. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, aber man sitzt sehr tief, so dass das Gesicht nur etwas über der Fensterunterkante ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

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

2,7

KOMFORT

2,8

Federung

Die Federung des neuen Mazda 3 wurde wie auch schon beim Vorgänger straff gewählt, um dem Fahrer viel Fahrbahnrückmeldung zu bieten. Insgesamt spricht die Vorderachse jedoch etwas feiner an als die Hinterachse an. Lange Bodenwellen absorbiert die Federung souverän und ohne Nachschwingen. Kurze Wellen dringen jedoch deutlich in den Innenraum. Feine Unebenheiten regen die Karosserie zum Stuckern an und lassen den Kompakten etwas nervös wirken. Einzelhindernisse werden an der Vorderachse zufriedenstellend geschluckt, die Hinterachse spricht auf diese hölzern an. Querfugen dringen deutlich in den Innenraum und auch Kopfsteinpflasterbeläge werden nicht von den Insassen fern gehalten. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven sind gut gedämpft. Letztere könnten jedoch für das straffe Fahrwerk etwas geringer ausfallen. Der Langsamfahrkomfort ist zufriedenstellend.

2,5

Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet. Bei dieser Ausstattungsoption lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen.

+ Der Fahrersitz kann längs und in der Höhe eingestellt werden, zudem besitzt er eine (manuell) in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen recht guten Seitenhalt. Die Lehnen erweisen sich als hoch und ordentlich konturiert, wenn sie auch im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnten. Die Konturen der Sitzflächen sind gut, doch könnten die Sitzflächen länger sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß aufgrund der breiten Ablagen gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, die Polsterung weich. Im Fond ist die Sitzposition zufriedenstellend, hier wünscht man sich mehr Oberschenkelauflage. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind zufriedenstellend geformt und bieten einen akzeptablen Halt. Auch hinten erweisen sich die Lehnen als hoch.

- Dem Fahrersitz fehlt eine Neigungseinstellung und der Beifahrersitz kann weder in der Höhe noch in der Neigung eingestellt werden. Die Ledersitze sind zwar an den Sitzflächen vorn perforiert, dennoch kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

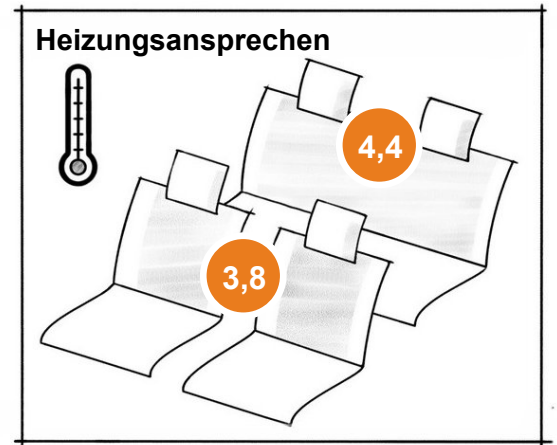
2,5

Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau ist im Innenraum nicht zu hoch. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 69,2 dB(A). Das Motorgeräusch hält sich stets im Hintergrund und wird nie als störend wahrgenommen. Fahrgeräusche fallen ebenfalls nicht zu unangenehm auf, dennoch ist aber gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen. Windgeräusche fallen bei moderaten Geschwindigkeiten kaum auf, steigen diese jedoch, treten die Windgeräusche deutlicher in den Vordergrund.

2,9 Klimatisierung

- + Der Mazda 3 ist in der getesteten Variante mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dadurch lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Klimaautomatik kann auch zugunsten des Kraftstoffverbrauchs im Eco-Modus betrieben werden. Zudem ist die Frisch-/Umluftfunktion sensorgesteuert.
- Die Luftverteilung erfolgt nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Beim ADAC Heizungstest kann der Mazda 3 nicht vollkommen überzeugen. Die Fußbereiche werden vorn zwar schneller erwärmt als der restliche Bereich, dennoch wird der gesamte Innenraum nur in akzeptabler Zeit warm. Hinten dauert es lange bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

- + Bei den Fahrleistungen kann der Mazda 3 mit dem 2.2-l-Dieselmotor mit einer Maximalleistung von 150 PS (bei 4.500 U/min) und einem Drehmoment von 380 Nm (bei 1.800 U/min) ein gutes Ergebnis einfahren. Im vierten und fünften Gang kann der Mazda sehr gute Elastizitätswerte vorweisen. Im sechsten Gang liegen die Elastizitätswerte im guten Mittelfeld. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,2 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

- + Die Laufkultur des Selbstzünders geht in Ordnung, auch wenn der Motor das harte Arbeitsprinzip nicht verbergen kann. Bei niedrigen Drehzahlen vibriert es unter Last recht deutlich am Lenkrad, dann sind auch leichte Störfrequenzen im Innenraum wahrnehmbar. Bei Konstantfahrten läuft das Aggregat weitgehend ruhig und unauffällig.

2,0 Schaltung

- + Die Schaltung des Mazda 3 ist insgesamt gut gelungen. Die Gänge lassen sich ordentlich einlegen, allerdings könnte der Schalthebel etwas präziser geführt sein. Die Schaltwege fallen kurz aus, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen - dann hakt die Schaltung aber etwas. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich problemlos einlegen. Die Kupplung kann ordentlich dosiert werden, verlangt dem Fahrer aber etwas Gefühl ab - sonst ruckelt es im Antriebsstrang. Beim Losfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

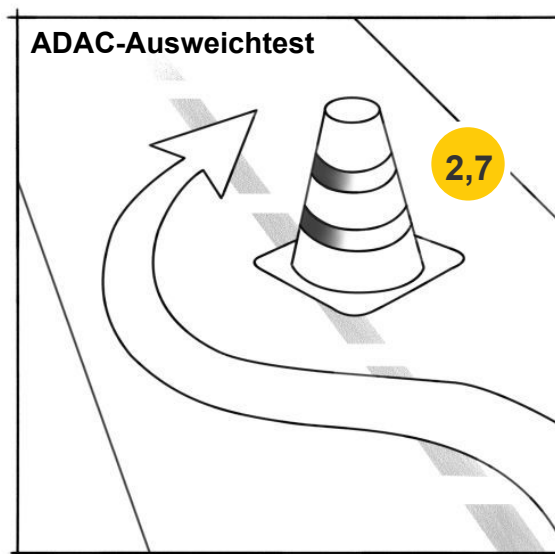
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen kein zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde lang gewählt, so dass der Motor bei Tempo 130 mit lediglich 2.225 U/min arbeitet, allerdings noch gute Zugkraftreserven vorweisen kann.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Mazda 3 kann eine noch gute Fahrstabilität vorweisen, zeigt aber eine leichte Übersteuerneigung. Bei plötzlichen Lenkimpulsen drängt das Heck etwas nach, was zu einem leichten Pendeln führt - der Kompakte stabilisiert sich aber recht schnell wieder. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Spurtreue, bei Fahrbahnverwerfungen wird der Mazda 3 aber leicht versetzt. Beim ADAC Ausweichtest kann der Japaner ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Er reagiert zwar gut auf den ersten Lenkimpuls, drängt aber bereits hier mit dem Heck etwas nach. Diese Übersteuerneigung wird beim Gegenlenken etwas verstärkt, was dann zu einem starken Eingriff des elektronischen Stabilitätsprogrammes (DCS) und einem untersteuernden Verhalten führt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der Mazda durchschnittliche Lastwechselreaktionen und drängt mit dem Heck nach, in Gefahrensituationen greift das DCS zuverlässig. Auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab.



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.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Mazda gut gelungen, wenn auch der Wendekreis kleiner ausfallen könnte. Die Lenkung spricht gut an und kann mit einer guten Zielgenauigkeit punkten, wenn auch der Geradeauslauf etwas besser sein könnte. Die Lenkradrückmeldung ist gut und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig - von Anschlag bis Anschlag sind nur etwas über 2,5 Lenkradumdrehung notwendig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,55 m im Klassenvergleich groß aus.

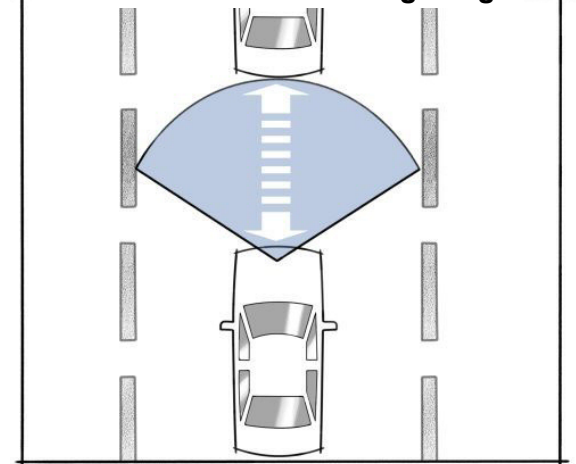
2,3 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich auch sauber dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 geht in Ordnung könnte aber etwas kürzer ausfallen. Der Mazda 3 steht bei Vollverzögerungen nach 37,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx TT; 215/45 R18 89W). Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven geht in Ordnung, doch auch hier drängt der Mazda 3 mit dem Heck nach.

⊕ Bei der aktiven Sicherheit hat der Mazda 3 einen deutlichen Schritt nach vorn gemacht. Der Kompakte ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DCS) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Darüber hinaus ist der Japaner ab Werk mit einem City-Notbremsassistenten ausgestattet. Dieser erkennt bis 30 km/h Hindernisse vor dem Fahrzeug und leitet in Gefahrensituationen eine Vollbremsung ein, um eine Kollision zu verhindern oder die Folgen zu reduzieren. Gegen Aufpreis ist ein Notbremsystem (in Verbindung mit einer aktiven Abstandsregelung) erhältlich. Das System (aktiv zw. 15 und 200 km/h) warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet im Notfall, wenn der Fahrer nicht reagiert, eine Notbremsung ein. Dabei sind die reaktionsschnellen LED-Rückleuchten gut vom herannahenden Verkehr zu erkennen. Zusätzlich wird die Warnblinkanlage aktiviert (während des Bremsvorgangs mit erhöhter Frequenz). Den Spurwechselassistenten (Totwinkelassistent, RVM; Touring-Paket) gibt es in der getesteten Variante serienmäßig. Ein Spurhalteassistent, Kurvenlicht und ein Fernlichtassistent (Technik-Paket) sind gegen Aufpreis erhältlich. Der Spurwechselassistent überwacht den seitlichen Bereich hinter dem Fahrzeug und warnt den Fahrer mittels LED-Leuchten in den Außenspiegeln (und Warnton), wenn sich dort andere Verkehrsteilnehmer befinden. Der Spurhalteassistent warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn das Fahrzeug die Fahrspur ohne Fahrtrichtungsanzeige verlässt. Serienmäßig gibt es eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Des Weiteren ist der Mazda 3 ab Werk mit einem Reifendruck-Kontrollsystem ausgestattet. Zudem gibt es für die Sports-Line ein Head-up-Display, das die Geschwindigkeit und Navigationsinformationen anzeigt. Die recht kleine Scheibe ist im Armaturenbrett (nicht in der Windschutzscheibe) integriert und lässt sich in der Neigung einstellen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

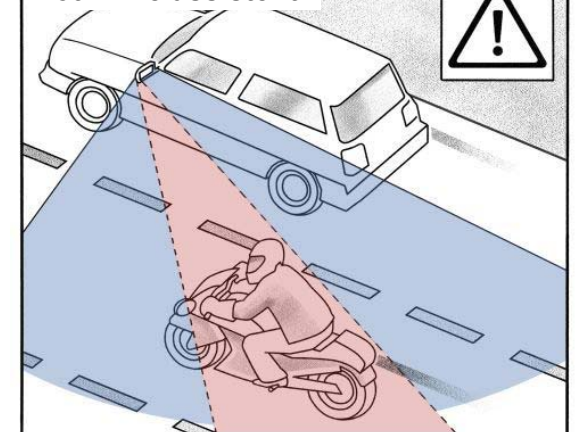
⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch kann z.B. beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückstrahler oder -leuchten, die im Dunkeln auf offene Türen hinweisen.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

+ Der Mazda 3 ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhang-Airbags ausgestattet. Die Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die Insassen werden vorn wie hinten akustisch ermahnt sich anzuschnallen. Die Außentürgriffe sind stabil, so dass man hohe Zugkräfte aufbringen kann - das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,66 m guten Schutz. Darüber hinaus ist der Abstand zwischen Kopf und Stütze groß. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Sicherung des Gepäcks.

2,4 Kindersicherheit

Ein Crashtestergebnis gibt es derzeit nicht, dennoch erreicht der Mazda 3 ein gutes Resultat bei der Kindersicherheit. Zu beachten ist allerdings, dass Mazda auf dem Fondmittelsitz universelle Kindersitze dreier Altersgruppen (8 Monate bis 4 Jahre - Gruppe 1; 3 bis 7 Jahre - Gruppe 2; 6 bis 12 Jahre - Gruppe 3) nicht erlaubt - darüber hinaus (Gruppe 0 und 0+) sind auf diesem Platz nur Mazda-Rückhaltesysteme erlaubt. Auf dem Beifahrerplatz sind zwar Kindersitze aller Altersgruppen zulässig, allerdings auch nur Rückhaltesysteme aus dem Mazda Zubehörkatalog. Im Fond finden ohnehin nur zwei Sitze nebeneinander Platz.

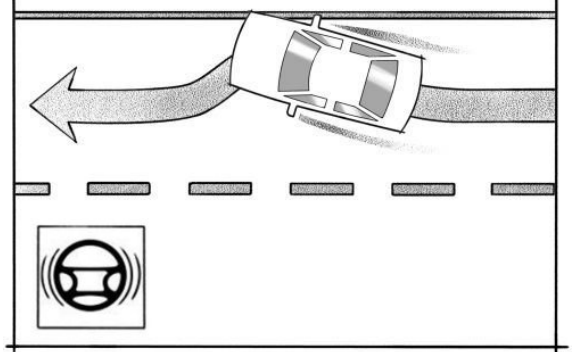
+ Der Mazda 3 besitzt auf den Fondaußenplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Auf diesen Plätzen sind die Gurtschlösser kurz und fest, wodurch die Befestigung erleichtert wird. Darüber hinaus sind die Gurte auf allen Plätzen lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf. Vorn rechts und hinten außen sind die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern groß, auf dem Beifahrerplatz liegen auch die Gurt- und Schlossanlenkpunkte optimal. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass Kindersitze aller Altersgruppen vorn verwendet werden dürfen. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos verwenden.

- Im Fond sind die Gurt- und Schlossanlenkpunkte ungünstig tief unter dem Sitzpolster verbaut. Darüber hinaus ist das Polster sehr weich, wodurch eine lagestabile Befestigung der Sitze nur bedingt möglich ist. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die elektrischen Fensterheber hinten besitzen keinen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte sehr hoch ausfallen.

3,0 Fußgängerschutz

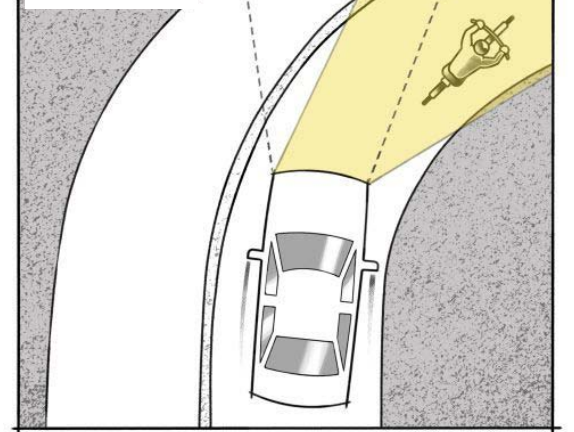
Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor, dem Mazda 3 wird aber ein zufriedenstellender Fußgängerschutz prognostiziert.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Kurvenlicht



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

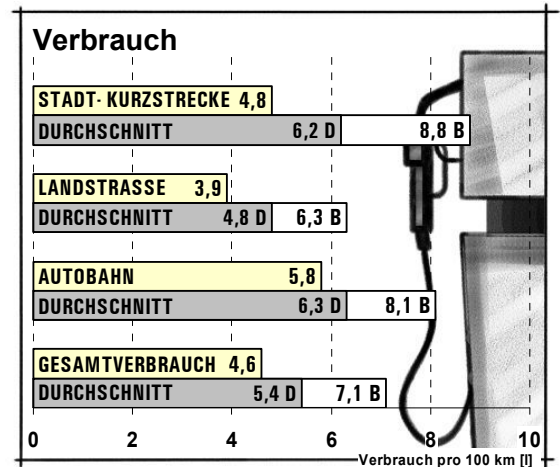
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel landet der Mazda 3 SKYACTIV-D 150 im guten Mittelfeld. Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 148 g/km ermittelt, das entspricht 33 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Stadtzyklus verbraucht der Mazda (mit Start-Stopp-System) 4,8 l/100 km und im Außerortsteil 3,9 l/100 km. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ In diesem Kapitel schneidet der Mazda 3 sehr gut ab. Dank der SKYACTIV-Technologie erfüllt er schon heute die strenge Abgasnorm Euro6. Das Ergebnis sind niedrige Schadstoffe im Abgas und damit verbundene 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es im EcoTest zu 79 Punkten und vier von fünf Sternen.



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

3,3 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mazda 3 SKYACTIV-D 150 nicht verschwenderisch mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht kann er hier ein gutes Ergebnis erzielen.

4,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

2,8 Wertstabilität*

⊕ Dem Mazda wird dank moderner Motoren und zeitgemäßer Sicherheitsausstattung (teilw. optional) für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Darüber hinaus stellt der Mazda 3 ein völlig neues Modell dar, so dass im Berechnungszeitraum nicht mit einem Nachfolger zu rechnen ist.

4,2 Kosten für Anschaffung*

➔ Der Anschaffungspreis fällt im Klassenvergleich hoch aus. Für den Mazda 3 SKYACTIV-D 150 Sports-Line sind mindestens 27.390 Euro fällig. Dafür zeigt sich der Kompakte allerdings gut ausgestattet. Xenonscheinwerfer, ein City-Notbremssystem und eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik sind ab Werk an Bord. Für die empfehlenswerte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (mit Notbremssystem) oder das Navigationssystem verlangt Mazda aber Aufpreis.

4,2 Fixkosten*

➔ Die Fixkosten fallen für den Kompakten hoch aus. Allein die KFZ-Steuer beträgt 209 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind ungünstig. Während die Haftpflichtversicherung noch akzeptabel ist, zeigen sich die Kaskoeinstufungen teuer (KH: 16; TK: 23; VK: 21).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Kosten liegen mit 592 Euro im Klassenmittelfeld. Während die Betriebskosten niedrig sind, fallen die Werkstatt-/Reifenkosten, die Anschaffungs- und Fixkosten hoch aus.

DIE MOTORVARIANTEN				
in der preisgünstigsten Modellversion				
TYP	SKYACTIV-G 100	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-G 165 i-ELOOP	SKYACTIV-D 150 (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1998	4/1998	4/2191
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	88 (120)	121 (165)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/4000	210/4000	210/4000	380/1800
0-100 km/h[s]	10,8	8,9	8,2	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 S	5,1 S	5,8 S	4,1 D
CO2 [g/km]	119	119	135	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/20/21	16/21/23	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	48	58	90	209
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	486	533	584	559
Preis [Euro]	16.990	20.290	22.290	24.390

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2191 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	215/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/3,9/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	107 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	148 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4465/1795/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2065 mm
Leergewicht/Zuladung	1420 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	1105 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	312 Euro
Monatliche Gesamtkosten	592 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23
Grundpreis	27.390 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Technik-Paket)	1.650 Euro
Automatikgetriebe	1.900 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie ^o
Fernlichtassistent (Technik-Paket)	1.650 Euro
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht (Technik-Paket)	1.650 Euro
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Technik-Paket)	1.650 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten ((Kopf-Schulter-Airba)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	ab 530 ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen