



## Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Center-Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

**D**er Mazda 3 zieht die Blicke auf sich. Das moderne und frische Design gefällt und erinnert deutlich an hochpreisige Premiumprodukte, was von den Designern vermutlich nicht unbeabsichtigt war. Die Front trägt das aktuelle Markengesicht mit dem tief herunter gezogenen

Kühlergrill, dessen Chromspange einen fließenden Übergang zu den Scheinwerfern bildet. Vom Mazda 6 lässt er sich kaum unterscheiden. Die eher straffe Fahrwerksabstimmung spiegelt das dynamische Erscheinungsbild wider - der Fahrer erhält gute Rückmeldung. Auf langen Strecken ist die Federung aber fast zu unkomfortabel. Der Zweiliter-Benziner sorgt mit seinen 88 kW/120 PS für ausreichende Fahrleistungen bei einem akzeptablen Verbrauch. Betreibt man ihn mit moderaten Drehzahlen, so läuft der Motor seidenweich. Nutzt man aber das volle Drehzahlband, steigt die Geräuschkulisse deutlich an - die Maschine wird rau und knurrig. Leider sind für die Center-Line einige Ausstattungen nicht erhältlich, auch nicht gegen Aufpreis. Und dazu zählt nicht nur Luxus, sondern auch wichtige Assistenzsysteme wie der Notbremsassistent oder der Spurhalteassistent. Wer das volle Sicherheitspaket will, muss notgedrungen zum Sports-Line greifen. Der Einstiegspreis für das getestete Modell beträgt 20.490 Euro.

**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.

**+** großzügiges Raumangebot vorn, gutes Crashverhalten, knackiges Schaltgetriebe

**-** unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, kein Einklemmschutz an den hinteren Fensterhebern



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,3 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,2 Langstrecke

2,7 Transport

2,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,9

## 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 etwas untypisch unten im Armaturenbrett entriegelt.

**+** Chrom-Applikationen und mit Klavierlack überzogene Teile des Armaturenbretts werten das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet, zudem besitzen die lackierten Schweller Alu-Leisten, 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 angeschlagene Autotüren teure Reparaturen nach sich ziehen. Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten, hier wären Gasdruckfedern die bessere Lösung. Der Mazda besitzt keinen Fehlbetankungsschutz und kann daher mit Dieselmotor befüllt werden. Die Nebelscheinwerfer sind in einer bruchgefährdeten Position angebracht.

2,6

### Alltagstauglichkeit

Der Mazda 3 SKYACTIV-G 120 weist eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit auf. Der Kompakte besitzt vier vollwertige und einen schmalen Mittelsitz. Letzterer eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung fällt mit 531 kg ordentlich aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Es dürfen gebremste Lasten bis 1.300 kg angehängt werden (ungebremst 600 kg).

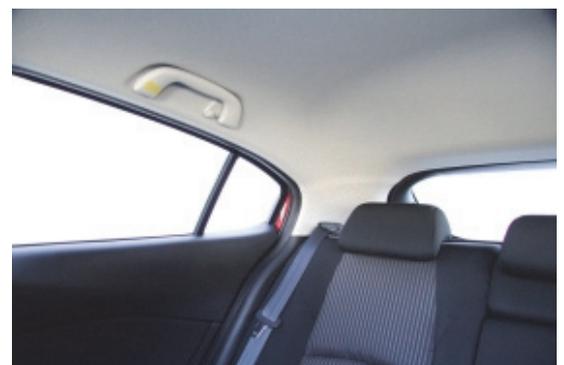
**+** Mit einer Tankfüllung (51 l) sind Reichweiten bis rund 925 km möglich.

**-** Für den Fall einer Reifenpanne befindet sich lediglich ein Reparaturset an Bord, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Radmutterenschlüssel und ein Wagenheber fehlen zudem.

3,1

### Sicht

Der Fahrer sitzt nicht gerade hoch und kann daher das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Die Karosserieenden lassen sich nicht einsehen und auch nur akzeptabel abschätzen. Beim Rangieren helfen die optionalen Parksensoren am Heck. Die vorderen Sensoren sind der höheren Ausstattungsvariante Sport-Line vorbehalten.



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

⊕ Aufgrund der steil abfallenden Motorhaube lassen sich vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse gut wahrnehmen. Gegen Aufpreis ist der Mazda 3 mit Bi-Xenonscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht ausgestattet (im Testwagen vorhanden). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Die Außenspiegel liefern ein gutes Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzt der Linke einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig und auch der Wirkbereich 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. Das empfehlenswerte Technik-Paket, das unter anderem dynamisches Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten beinhaltet, gibt es in der Center-Line-Variante nicht.

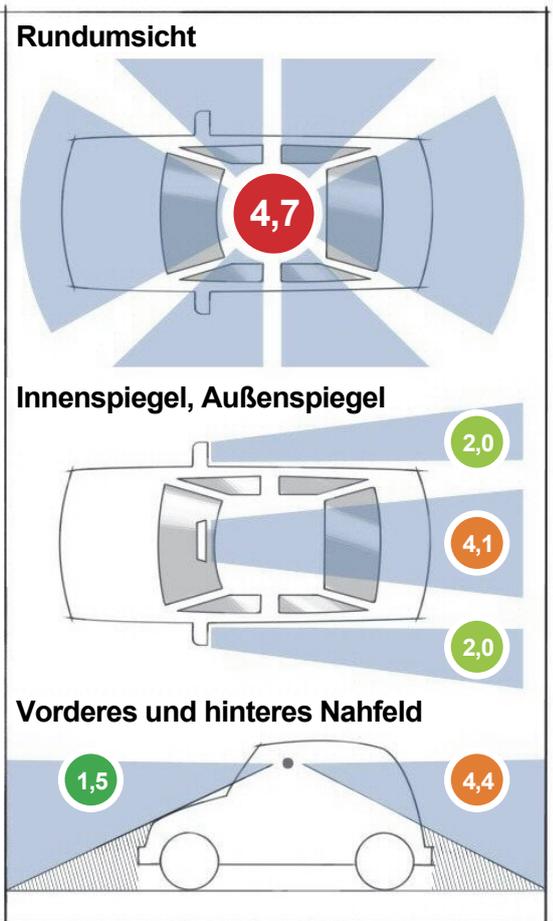
### 3,0 Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug. Die Türausschnitte sind groß, allerdings sind die Sitze recht niedrig positioniert. Die flachen Türschweller fallen leider breit aus - man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen. 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 Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern kann es auch den Kopf treffen. Ver- und Entriegelt wird per Fernbedienung. Die Tasten sind aber klein und können leicht vertauscht werden. Das schlüssellose Zugangssystem ist beim Center-Line nicht erhältlich.

⊕ 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 handelsübliche Getränkekisten hinein. 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.



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



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

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit gut 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 auch 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. 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 Staumöglichkeiten 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.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Nicht alle Bedienelemente sind optimal angeordnet. Es bedarf gewisser Einarbeitung. Ist man mit dem Mazda vertraut, gelingt die Bedienung aber ohne Komplikationen. Die Steuerung und Darstellung des Infotainment-, Kommunikations- und des optionalen Navigationssystems erfolgt 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. 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 können auch Onlinedienste genutzt werden. Allgemein zeigt sich das Cockpit recht übersichtlich, wenn auch das Klimaanlagebedienteil höher positioniert sein könnte. Die Schalterbeleuchtung geht insgesamt in Ordnung, die Bedienelemente am Dachhimmel liegen aber im Dunklen. Darüber hinaus ist auch nur der Taster des Fahrerfensters beleuchtet. Nur der Fensterheber am Fahrerplatz hat eine Durchlaufautomatik, von den anderen Scheiben muss der Taster für die Dauer der Bewegung festgehalten werden. Generell funktionieren die Fensterheber nur mit eingeschalteter Zündung. Das Handschuhfach weist eine nur durchschnittliche Größe auf, im Fond ist die Anzahl und Größe an Ablagen akzeptabel.



**Der Mazda 3 überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet (stehendes Gaspedal) und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Außenspiegel werden mittels praxisgerechtem 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 werden sensorgesteuert, die Hinteren haben eine Intervall- und eine Dauerlauffunktion. Vorn sind ausreichend Ablagen vorhanden, in den Türen finden auch große Getränkeflaschen Platz. Das Licht wird im Blinkerhebel aktiviert (mit Lichtautomatik) und auch die Schalter der Nebelleuchten befinden sich dort - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. In der Ausstattungsvariante Center-Line dominiert der Tacho und ist sehr gut ablesbar. 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 - man muss nach den Informationen aber etwas suchen. 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 Lautstärkereglert befindet sich 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 angebracht und nicht optimal zugänglich. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen - angeschnallt sind die Türen kaum zu erreichen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. In der Ausstattungsvariante Center-Line ist kein Head-Up-Display erhältlich. Hinten gibt es keine Leseleuchten.

---

## 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 würde sogar noch größere Insassen erlauben. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Die Passagiere fühlen sich wohl.

---

## 2,7 Raumangebot hinten\*

Auch im Fond sind die Platzverhältnisse ordentlich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis 1,83 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenraumbreite erweist sich auch hier (im Klassenvergleich) als sehr großzügig. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, aber man sitzt sehr tief.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,83 m ausreichend Platz vor.

## 2,6 KOMFORT

### 2,8 Federung

Die Federung des Mazda 3 wurde recht straff gewählt, um dem Fahrer viel Fahrbahnrückmeldung zu bieten. Insgesamt spricht die Vorderachse etwas feiner an als die Hinterachse. 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 sorgen für eine unkultivierte Geräuschkulisse im Innenraum. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven fallen gering aus. Der Langsamfahrkomfort ist zufriedenstellend.

### 2,5 Sitze

+ Der Fahrersitz kann längs und in der Höhe eingestellt werden, zudem besitzt er eine 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 dürften sie etwas länger sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer breiten Ablage gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, die Polsterung weich und bequem. Im Fond ist die Sitzposition zufriedenstellend, hier wünscht man sich mehr Oberschenkelauflage. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind zufriedenstellend geformt und bieten akzeptablen Halt. Auch hinten stellt die Höhe der Lehne absolut zufrieden.

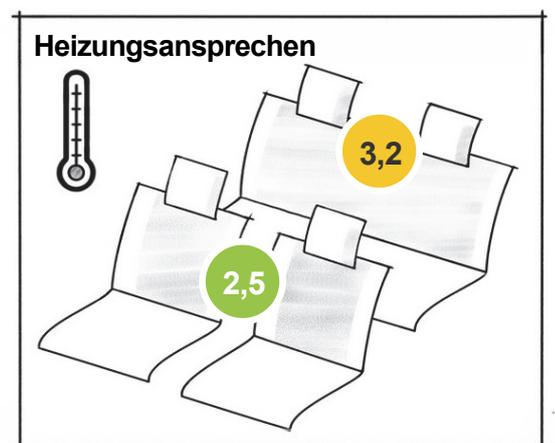
- Dem Fahrersitz fehlt eine Neigungseinstellung und der Beifahrersitz kann weder in der Höhe noch in der Neigung eingestellt werden.

### 2,3 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum ist angenehm niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 68,4 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. Bei höheren Geschwindigkeiten treten Windgeräusche deutlich in den Vordergrund.

### 2,4 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest schneidet der Mazda 3 SKYACTIV-G 120 durchschnittlich ab. Während die Heizleistung vorn noch gut ist, wünscht man sich im Fond eine etwas kräftigere Heizung.



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

⊕ 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 Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Zudem können nur vorgegebene Kombinationen angewählt werden.

---

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,7 Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen kann der Mazda 3 mit dem 2,0-l-Benzinmotor mit einer Maximalleistung von 88kW/120 PS (bei 6.000 1/min) und einem Drehmoment von 210 Nm (bei 4.000 1/min) ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Dreht man den Motor aus, kann er überzeugen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,6 Sekunden. Die Elastizitätsmessungen fallen aber nicht so überzeugend aus. Im vierten und fünften Gang ist das Ergebnis noch akzeptabel. Aber im sechsten Gang fehlt es dem Japaner gewaltig an Durchzugskraft.

---

### 2,2 Laufkultur

⊕ Der Benziner glänzt mit einem weitgehend vibrationsfreien Motorlauf. Kurioserweise treten im Schiebepetrieb etwas mehr Vibrationen auf als unter Last. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich überzeugt die Laufruhe vollkommen. Dreht man den Motor aber aus, so kann er schon laut und knurrig werden.

---

### 2,1 Schaltung

⊕ Die Schaltung des Mazda 3 ist insgesamt gut gelungen. Sie ist knackig und präzise. Die Schaltwege fallen kurz aus, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen - dann trifft man aber die Schaltgassen nicht immer zuverlässig. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches einlegen gesichert und synchronisiert - so lässt er sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm einlegen. Die Kupplung kann gut dosiert werden. Beim Losfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde ausreichend lang gewählt, sodass der Motor bei Tempo 130 im höchsten Gang mit lediglich 2.600 1/min arbeitet. An Steigungen wird man aber oft zum Zurückschalten gezwungen.

2,5

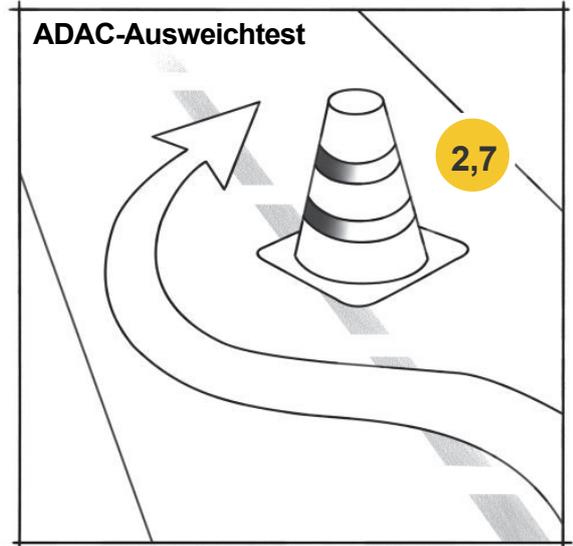
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

### Fahrstabilität

Der Mazda 3 kann trotz einer Übersteuerneigung im Grenzbereich jederzeit gut kontrolliert werden. Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck einmal um die Mittellage - 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) führt. Hebt man in Kurven das Gaspedal, zeigt der Mazda Lastwechselreaktionen und drängt mit dem Heck nach. Auch dann stabilisiert DCS zuverlässig. Auf rutschigem Untergrund verhindert die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder.

### ADAC-Ausweichtest



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 mit durchschnittlich 11,5 Meter 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 begeistert 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.

2,5

### Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich auch sauber dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 geht in Ordnung. Der Mazda 3 steht bei Vollverzögerungen nach 38,0 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Toyo NanoEnergy R38 der Größe 205/60 R16 92V). Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven geht in Ordnung, doch auch hier drängt der Mazda 3 mit dem Heck nach.

2,1

## SICHERHEIT

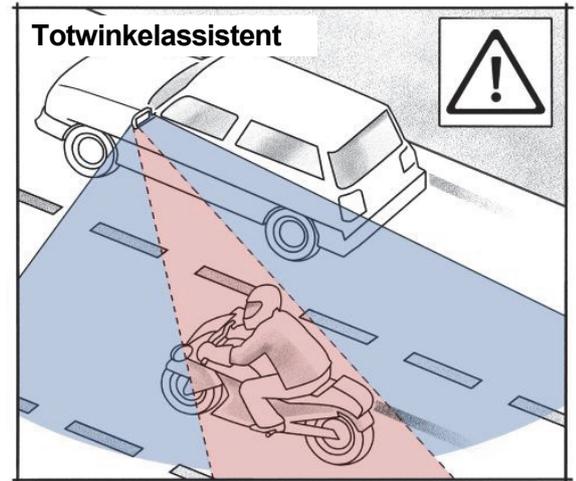
2,1

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit ist der Mazda 3 gut aufgestellt. 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.

Die reaktionsschnellen LED-Rückleuchten sind gut vom herannahenden Verkehr zu erkennen. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Den Spurwechselassistenten (Totwinkelassistent, RVM; Touring-Paket) gibt es in der getesteten Variante optional. Serienmäßig gibt es eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Des Weiteren ist der Mazda 3 ab Werk mit einem Reifendruck-Kontrollsystem ausgestattet. 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. Viele Assistenzsysteme sind der höchsten Ausstattungsvariante (Sports-Line) vorbehalten.



**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.**

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Um das Crashverhalten des Mazda 3 ist es gut bestellt.

⊕ Der Mazda 3 ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhang-Airbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht er im Bereich Insassensicherheit 93% der möglichen Punkte. Die Kopfstützen bieten Personen bis 1,87 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die Insassen werden vorn akustisch ermahnt sich anzuschnallen. Von den hinteren Plätzen wird dem Fahrer der Anschnallstatus signalisiert. Werden die hinteren Gurte während der Fahrt gelöst, ertönt ein akustisches Signal. Die Außentürgriffe sind stabil, so kann man nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufbringen.

⊖ 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

Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda 3 im Bereich Kindersicherheit 86% der möglichen Punkte. Auf den Fondaußenplätzen findet man Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Dort sind auch 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. Allgemein lassen sich auf dem Beifahrersitz und den hinteren Außenplätzen Rückhaltesysteme auf unterschiedliche Art und Weise sicher befestigen. Der Mittelsitz der Rücksitzbank ist hierfür nur eingeschränkt geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, sodass 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. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren. 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.

## 2,4 Fußgängerschutz

+ Der Mazda 3 stellt insgesamt ein geringes Verletzungspotenzial für Fußgänger dar. Nur der vordere Bereich der Motorhaube und die A-Säulen sind noch zu aggressiv gestaltet. Beim ADAC Crashtest erreicht er 65% der möglichen Punkte.

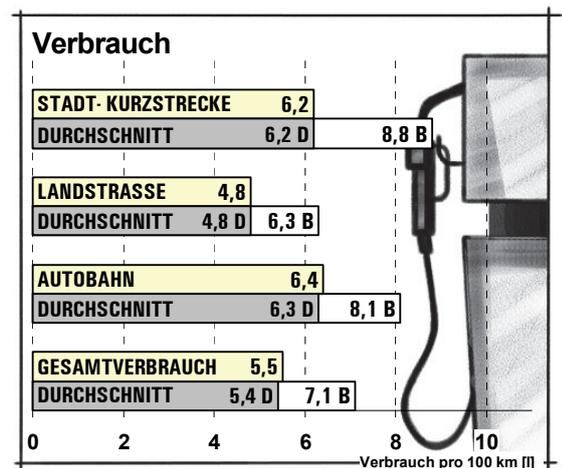
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

In diesem Kapitel landet der Mazda 3 SKYACTIV-G 120 im Mittelfeld. Im ADAC EcoTest wurde ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 151 g/km ermittelt, das entspricht 32 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Stadtzyklus verbraucht der Mazda (mit Start-Stopp-System) 6,2 l/100 km und über Land 4,8 l/100 km. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 6,4 l/100 km.

### 1,7 Schadstoffe

+ In diesem Kapitel schneidet der Mazda 3 sehr gut ab. Kein Einzelwert der Abgasmessung fällt negativ auf, wofür er 43 Punkte im EcoTest erhält. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es im EcoTest zu 75 Punkten und somit vier von fünf Sternen.



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

## 3,0 AUTOKOSTEN

### 3,8 Betriebskosten\*

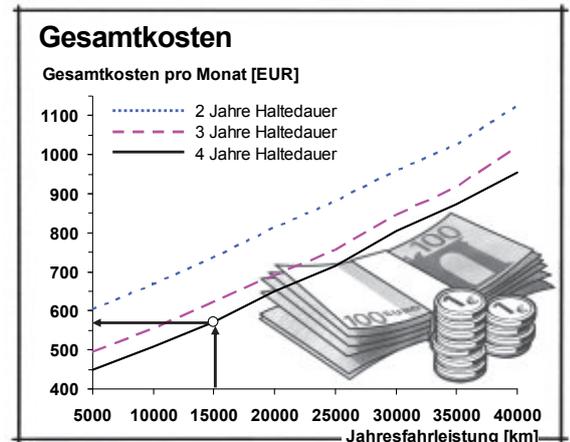
Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt zu nicht gerade günstigen Betriebskosten.

### 2,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 2.0 Liter-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Laut Mazda kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Vor allem für den Normal oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 571 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,3 Wertstabilität\*

Dem Mazda 3 SKYACTIV-G 120 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,3 Kosten für Anschaffung\*

Der Anschaffungspreis fällt im Klassenvergleich noch akzeptabel aus. Für den Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Center-Line sind mindestens 20.490 Euro fällig. In dieser Ausstattungsvariante müssen leider noch einige sinnvolle Optionen zusätzlich bestellt werden.

### 2,9 Fixkosten\*

Bei den Fixkosten landet der Japaner im Mittelfeld seiner Klasse. Für die Kfz-Steuer werden jährlich nur 88 Euro fällig. Die Versicherung, insbesondere die Kaskoklassen sind aber nicht gerade günstig (KH: 16/VK: 20/TK: 21)

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Kosten liegen mit 571 Euro im Klassenmittelfeld. In keiner Einzeldisziplin ist der Mazda 3 günstig, aber zumindest auch nicht teuer.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SKYACTIV-G 100	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-G 165 i-ELOOP	SKYACTIV-D 150
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]	78	88	120	233
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	571	621	604
Preis [Euro]	17.990	20.490	22.490	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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/60R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,55/11,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,2/4,8/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>151 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4465/1795/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2065 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1284 kg/531 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>340 l/730 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	<b>925 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>129 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>53 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>101 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>288 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>571 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/21
Grundpreis	20.490 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 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Head-Up-Display (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Kurvenlicht (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten (Licht-Paket)	650 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor (Touring-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Touring-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	650 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	530 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,4**

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