ADAC

Autotest

Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Center-Line

EcoTest ★★★★☆

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Neben der Schrägheckvariante bietet Mazda den Kompakten auch als Limousine an. Die mit dem Schrägheckmodell identische Front wirkt sehr dynamisch und wird vom tief heruntergezogenen Kühlergrill dominiert, dessen Chromspange einen fließenden Übergang zu den Scheinwerfern bildet. Bei gleichgroßem Radstand ist die Limousine jedoch 1,2 Zentimeter länger als die Schrägheckvariante. Bemerkbar macht sich dies am Kofferraumvolumen, das mit 395 Litern bei üblicher Nutzung um 55 Liter größer ist. Legt man die Rücksitzlehnen um, fasst es bei der Limousine 770 Liter und ist somit um 40 Liter größer als beim Schrägheckmodell. Allerdings ist der Kofferraum bei der Limousine wesentlich schlechter zugänglich - sperrige Gegenstände lassen sich nur bedingt einladen. Die Federung zeigt sich auch bei der Limousine straff abgestimmt. Die Lenkung gefällt mit einer guten Rückmeldung. Der Mazda 3 kann bei den Fahrleistungen mit dem Zweiliter-Benziner mit 120 PS ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Kraftstoffverbrauch fällt im ADAC EcoTest mit 5,1 Litern auf 100 Kilometer niedrig aus. Bei der Sicherheitsausstattung gibt der Japaner ein gutes Bild ab, leider sind für die Ausstattungsvariante "Center-Line" aber einige Extras, wie die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremssystem und der Spurhalteassistent nicht erhältlich. Wer das volle Sicherheitspaket will, muss notgedrungen zur "Sports-Line" greifen. Der Einstiegspreis für das getestete Modell beträgt 20.990 Euro.

Karosserievarianten: Schrägheck. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3 Limousine, Ford Focus, Opel Astra, SEAT Toledo, Skoda Rapid, Toyota Corolla, VW Jetta.

⊕ **großzügiges Raumangebot vorn, gutes Xenonlicht (optional), City-Safety Serie, niedriger Verbrauch, gute Ergebnisse beim Crashtest**

⊖ **unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, straffe Federung auf langen Fahrten unkomfortabel**

ADAC-URTEIL

2,3	AUTOTEST
3,0	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0	Familie
3,6	Stadtverkehr
3,3	Senioren
2,1	Langstrecke
2,9	Transport
2,9	Fahrspaß
2,6	Preis/Leistung

Stand: Mai 2014
Text: Martin Brand

2,9 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen recht guten Eindruck, können aber nicht vollkommen überzeugen. Die Anbauteile zeigen sich ordentlich eingepasst und auch die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Jedoch müssen sowohl die Motorhaube als auch die Heckklappe innen ohne schützenden Klarlack auskommen. Das Ladeabteil zeigt sich gut verkleidet, allerdings ragen die Heckklappenbügel in den Laderaum und die als Kofferraumboden verwendete Matte ist weich und instabil. Die Verarbeitungsqualität geht im Innenraum in Ordnung. Die Armaturen sind sauber eingepasst, doch könnten die Kunststoffkanten etwas 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 untypisch mit einem Hebel unten im Armaturenbrett entriegelt - es besteht Verwechslungsgefahr mit der Motorhaubenentriegelung.

⊕ 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 und die seitlichen Bereiche des Unterbodens sind vollständig von unten verkleidet. Dadurch verschmutzt der Motor nicht so schnell und es 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 schwere Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten, hier wären Gasdruckfedern die bessere Lösung. Der Mazda besitzt keinen Fehlbetankungsschutz und kann daher mit Dieselkraftstoff befüllt werden. Die Nebelscheinwerfer sind in einer bruchgefährdeten Position angebracht.

2,5 Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit kann die Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Limousine insgesamt noch gut abschneiden. Der Viertürer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 535 Kilogramm. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Für den Zugbetrieb dürfen gebremste Lasten bis 1.300 kg und ungebremste bis 600 kg angehängt werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung (51 l) sind Reichweiten bis rund 1.000 km möglich.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne befindet sich lediglich ein Reparaturset an Bord, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Radmutternschlüssel und Wagenheber sucht man vergeblich im Fahrzeug. Ein Notrad ist auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

3,2 Sicht

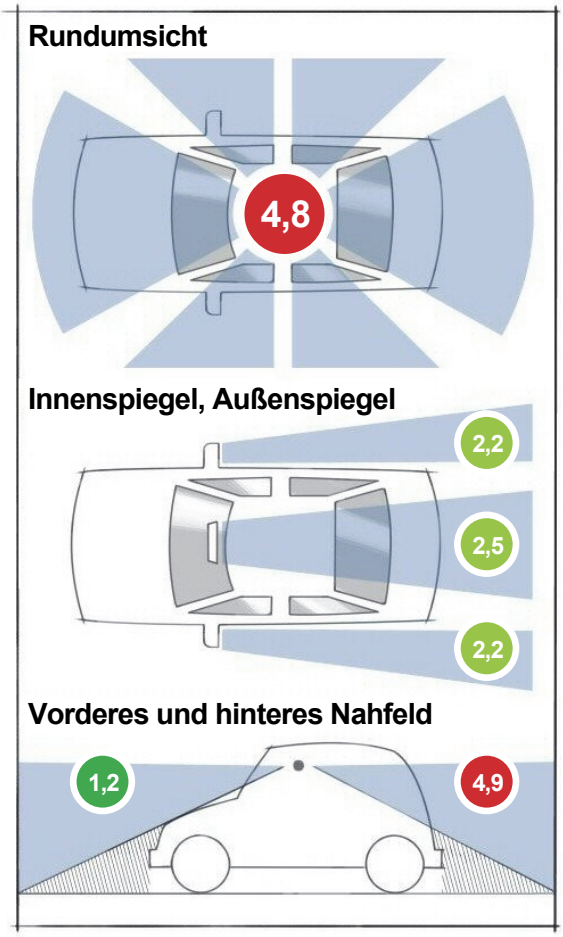
Die Karosserie erweist sich limousinentypisch als sehr unübersichtlich. Zudem sitzt der Fahrer nicht besonders hoch und kann das Verkehrsgeschehen daher nur zufriedenstellend überblicken. Beim Rangieren helfen lediglich die optionalen Parksensoren am Heck. Die vorderen Sensoren sind der höheren Ausstattungsvariante Sport-Line vorbehalten.

© ADAC e.V.

⊕ Dank der flach verlaufenden Motorhaube lassen sich vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse gut wahrnehmen. Der Innenspiegel liefert ein ordentliches Sichtfeld nach hinten und blendet serienmäßig bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Gegen Aufpreis ist der Mazda 3 mit Bi-Xenonscheinwerfern inkl. LED-Tagfahrlicht ausgestattet (im Testwagen vorhanden). Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, der Linke besitzt zudem einen zusätzlichen asphärischen Bereich - dadurch wird der tote Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig und auch der Wirkbereich ist groß.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Mazda 3 Limousine schlecht ab. Besonders die breiten C-Säulen und die hinteren Kopfstützen verdecken einen großen Sichtbereich nach hinten. Durch die hohe Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse im Fahrzeugnahbereich kaum wahrnehmen. Eine Rückfahrkamera, die Abhilfe leisten könnte, ist nicht erhältlich. Das empfehlenswerte Technik-Paket, das unter anderem das dynamische Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten beinhaltet, gibt es für den Center-Line nicht.

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



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

3,1 Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug, man muss aber aufgrund der recht niedrig positionierten Sitze ins Fahrzeug hinabsteigen. Die Türschweller liegen niedrig, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen. 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.

⊖ Die Türschweller sind breit - 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. Man kann sich an der Heckklappe aussperren.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht gutem Klassendurchschnitt. Üblicherweise lassen sich 395 Liter verstauen. Dann passen bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne finden bis zur Fensterunterkante 770 Liter Platz.

© ADAC e.V.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 Stufenheck etwas größer als bei der Modellvariante mit Schrägheck (340 l).

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist entsprechend der Limousinenform zufriedenstellend. Die Heckklappe könnte sich etwas leichter Öffnen lassen, zum Schließen gibt es eine Griffmulde. Die Klappe schwingt weit nach vorn, so dass sich auch große Personen nicht den Kopf stoßen. Das Kofferraumformat ist praktisch, die Dimensionen in Breite und Höhe aber nur durchschnittlich. Die Kofferraumöffnung erweist sich als recht breit, aber niedrig - das erschwert das Einladen sperriger Gegenstände. Zum Einladen muss das Gepäck relativ weit angehoben werden, da die Ladekante knapp 72 Zentimeter über der Straße liegt. Beim Ausladen stört eine rund 15 Zentimeter hohe Stufe. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne steigt der Boden ganz leicht an, das mindert aber nicht die Nutzbarkeit des Ladeabteils. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen, da die niedrige Öffnung stört.

⛔ Die Beleuchtung des Gepäckraums fällt mit nur einer Lampe schwach aus.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Zum Umklappen der Lehnen gibt es zwei Hebel im Kofferraum, jedoch fallen die Lehnen nicht von allein nach vorn - diese müssen nachgedrückt werden.

⛔ 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

Der Mazda 3 überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

Das Bedienkonzept des Mazda 3 bedarf einer gewissen Einarbeitung. Ist man mit dem Konzept 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 Klimaanlagenbedienteil höher positioniert sein könnte. Die Schalterbeleuchtung geht insgesamt in Ordnung, die Bedienelemente am Dachhimmel liegen aber im Dunkeln. Darüber hinaus ist auch nur der Taster des Fahrerfensters beleuchtet.

© ADAC e.V.

Nur der Fahrerfensterheber hat eine Ab- und Aufwärtsautomatik, 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.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich 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 und sind auch elektrisch anklappbar. Der Start-/Stopp-Knopf wird zwar vom Lenkrad verdeckt, ist aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Scheibenwischer werden sensorgesteuert und sind in der Empfindlichkeit einstellbar. 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, allerdings fällt der Drehzahlmesser klein aus. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert und die eingestellte Geschwindigkeit 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 Klimaanlagenbedienteil 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 in der Mittellkonsole zwischen den Sitzen. Er ist gut zugänglich, aber die Position ist anfangs gewöhnungsbedürftig.

⊖ Die elektrischen Fensterheber besitzen mit Ausnahme des Fahrerfensters keinen 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 Personen erlauben. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

2,8 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Platzangebot geringer als vorn. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis nur 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 und der Abstand zum Dach fällt gering aus.

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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

© ADAC e.V.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Die Federung des Mazda 3 wurde recht straff gewählt, was dem Fahrer viel Fahrbahnrückmeldung bietet, den Komfort aber einschränkt. 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 die Limousine etwas nervös wirken. Raue Fahrbahnbeläge dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Einzelhindernisse werden an der Vorderachse zufriedenstellend geschluckt, die Hinterachse spricht auf diese hölzern an. Querfugen dringen deutlich in den Innenraum und auch Kopfsteinpflasterbeläge schütteln die Insassen deutlich durch und 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 die Flächen 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 aber mehr Oberschenkelauflage. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind zufriedenstellend geformt und bieten akzeptablen Halt. Hinten stellt die Höhe der Lehne absolut zufrieden.

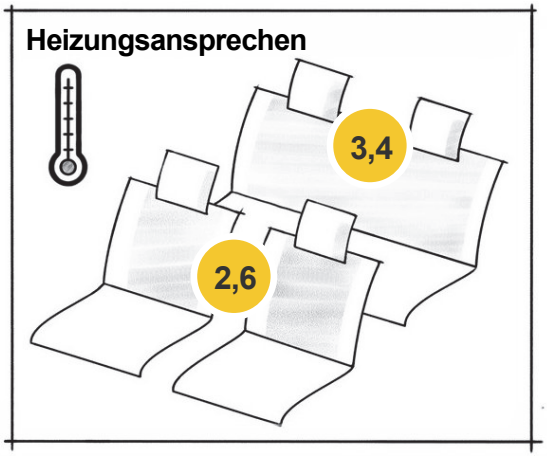
⊖ Dem Fahrersitz fehlt eine Neigungseinstellung und der Beifahrersitz kann weder in der Höhe noch in der Neigung eingestellt werden.

2,3 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist angenehm niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 68,3 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 die Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Limousine durchschnittlich ab. Der vordere Teil der Fahrgastzelle wird etwas schneller erwärmt als der hintere Bereich. Zudem wird vorn der Fußbereich deutlich schneller warm, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.



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

© ADAC e.V.

⊕ 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. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert.

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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen kann die Mazda 3 Limousine mit dem 2,0-l-Benzinmotor mit einer Maximalleistung von 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 5,7 Sekunden. Die Elastizitätsmessungen fallen aber nicht so überzeugend aus. Im vierten und fünften Gang ist das Ergebnis noch zufriedenstellend. Im sechsten Gang fehlt es dem Mazda aber an Durchzugskraft (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h: 4. Gang: 11,2 s - 5. Gang: 15,2 s - 6. Gang: 22,2 s).

2,2 Laufkultur

⊕ Der Benziner arbeitet weitgehend vibrationsfrei, kurioserweise treten im Schiebebetrieb etwas mehr Vibrationen auf als unter Last. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich überzeugt die Laufruhe vollkommen. Dreht man den Motor aber aus, so wird er laut.

2,1 Schaltung

⊕ Die Schaltung des Mazda 3 ist insgesamt gut gelungen. Die Gänge lassen sich knackig und weitgehend problemlos einlegen. 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 recht gut dosiert werden. Es ruckelt aber, wenn man sie gefühllos betätigt. Beim Losfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Gang kann auch bei ausgeschaltetem Motor eingelegt werden. Betätigt man im Anschluss die Kupplung springt der Motor an.

2,3 Getriebeabstufung

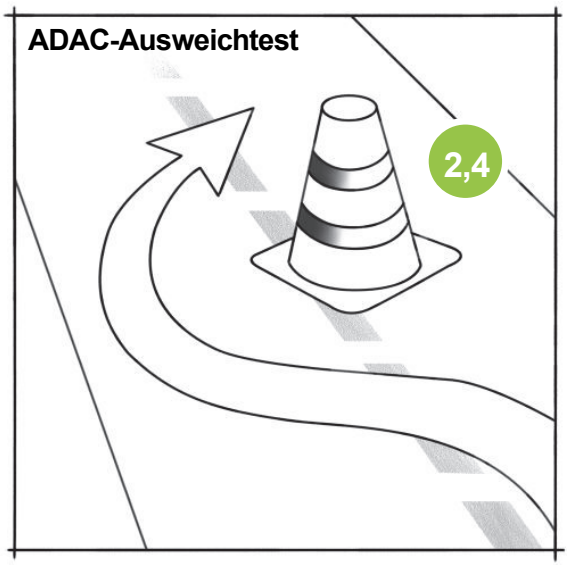
⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zur Motorcharakteristik, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde ausreichend lang gewählt, sodass der Motor bei Tempo 130 im höchsten Gang mit 2.600 1/min dreht. An Steigungen wird man aber oft zum Zurückschalten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

© ADAC e.V.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Mazda 3 Limousine kann insgesamt ein noch gutes Ergebnis bei der Fahrstabilität einfahren. Die Limousine quittiert plötzliche Lenkimpulse mit einem leicht nachpendelndem Heck, stabilisiert sich aber recht schnell wieder. Bei Bodenwellen in Kurven wird er etwas versetzt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt die Limousine mit dem Heck nach. Im Grenzbereich greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DCS) zuverlässig ein. Auf rutschigem Untergrund verhindert die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder, eine Differenzialsperre gibt es aber nicht.



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.

⊕ Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Spurtreue. Beim ADAC Ausweichtest schneidet die Limousine noch gut ab. Sie reagiert spontan auf den ersten Lenkimpuls, drängt aber bei geringen Lenkwinkeln mit dem Heck nach. Diese Übersteuerneigung wird beim Gegenlenken etwas verstärkt, was dann zu einem starken Eingriff des elektronischen Stabiltätsprogrammes führt. Wird der Ausweichvorgang mit hohen Lenkwinkeln eingeleitet, greift das Stabilitätsprogramm früher ein und bremst den Mazda, so dass er zum Untersteuern neigt. Fährt man Kurven zu schnell an, zeigt er recht früh ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Mazda gut gelungen, sie spricht gut an und vermittelt dem Fahrer eine gute Rückmeldung. Zudem kann sie mit einer guten Zielgenauigkeit punkten, wenn auch der Geradeauslauf etwas besser sein könnte. 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 Meter für diese Fahrzeugklasse groß aus.

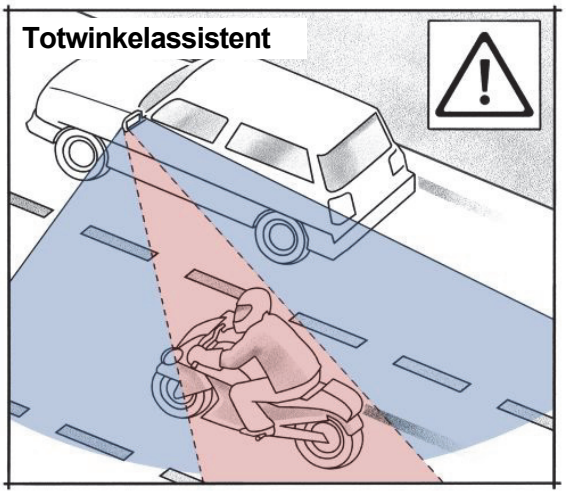
2,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich auch sauber dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 geht in Ordnung. Die Mazda 3 Limousine 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.

© ADAC e.V.

2,1 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



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.

⊕ Bei der aktiven Sicherheit ist der Mazda 3 gut aufgestellt. Die Limousine 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 (optionales Licht-Paket) sind gut vom herannahenden Verkehr zu erkennen. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Den Spurwechselassistenten (Totwinkelassistent, RVM; Touring-Paket) gibt es für die getestete 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 wie die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, das dynamische Kurvenlicht und der Spurhalteassistent sind der höchsten Ausstattungsvariante (Sports-Line) vorbehalten.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mazda 3 ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhang-Airbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht er im Bereich der Insassensicherheit 93 Prozent der möglichen Punkte - bei der Limousine wird auch ein Fünf-Sterne-Ergebnis erwartet. Die Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die Insassen werden vorn akustisch ermahnt sich anzuschnallen. Der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt, 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 1,64 m guten Schutz. Darüber hinaus ist der Abstand zwischen Kopf und Stütze groß. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Sicherung des Gepäcks.

2,5 Kindersicherheit

Die Mazda 3 Limousine kann bei der Kindersicherheit noch gut abschneiden, es lassen sich im Fond aber nur zwei Kindersitze nebeneinander verwenden. Aufgrund der flachen Dachlinie lassen sich auf den Fondaußenplätzen hohe Kindersitze nur gerade so montieren.

© ADAC e.V.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda 3 im Bereich Kindersicherheit 86 Prozent der möglichen Punkte - auch hier wird bei der Limousine ein ähnliches Ergebnis erwartet. Auf den Fondaußenplätzen findet man Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, am Mittelplatz nur Ankerhaken. Auf den Fondaußenplätzen dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Außen 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. Allgemein lassen sich auf dem Beifahrersitz und den hinteren Außenplätzen Rückhaltesysteme auf unterschiedliche Art und Weise sicher befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass Kindersitze aller Altersgruppen vorn verwendet werden dürfen.

⊖ 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. Der Fondmittelsitz weist eine ungünstige Sitzkontur auf. Darüber hinaus sind 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. Zudem sind nur Original Mazda Kindersitze der Gruppe 0 und 0+ auf diesem Platz erlaubt. Auf dem Beifahrerplatz sind zwar Kindersitze aller Altersgruppen zulässig, allerdings auch nur Rückhaltesysteme aus dem Mazda Zubehörkatalog.

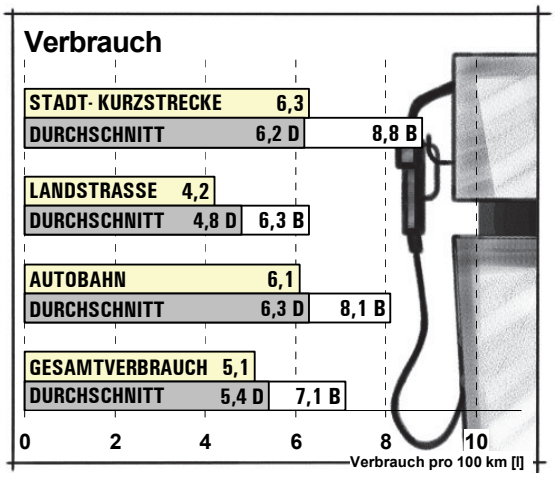
2,4 Fußgängerschutz

⊕ 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 Prozent der möglichen Punkte, bei der Limousine ist das gleiche Ergebnis zu erwarten.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ In diesem Kapitel schneidet die Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Limousine gut ab. Im ADAC EcoTest wurde eine CO2-Bilanz von 141 g/km ermittelt, das entspricht 36 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Stadtzyklus verbraucht der Mazda (mit Start-Stopp-System) 6,3 l/100 km. Außerorts genehmigt sich die Limousine nur 4,2 l/100 km und auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 6,1 l/100 km.



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

1,6 Schadstoffe

⊕ Der Mazda erzielt auch im Schadstoffkapitel ein gutes Ergebnis. Keine Schadstoffgruppe zeigt bei der Messung besondere Auffälligkeiten, der Lohn sind 44 Punkte in diesem Kapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es die Limousine auf 80 Punkte und somit vier von fünf Sternen im EcoTest.

© ADAC e.V.

3,0 AUTOKOSTEN

3,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch von teurerem 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.

3,5 Wertstabilität*

Der Limousine wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert. Die Limousine schneidet hier etwas schlechter ab als der Fünftürer, da sich die Schrägheckvariante einer größeren Beliebtheit erfreut.

3,4 Kosten für Anschaffung*

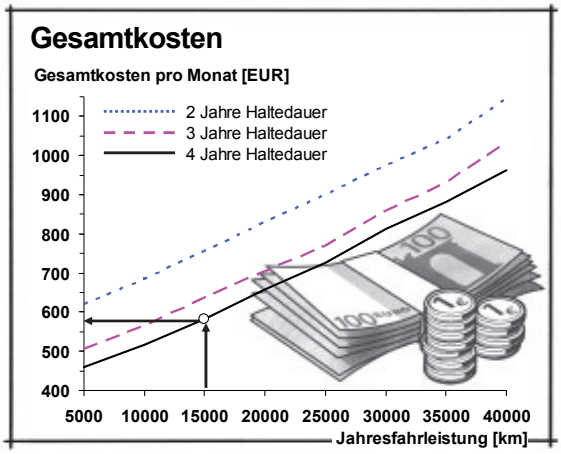
Der Anschaffungspreis fällt im Klassenvergleich noch akzeptabel aus. Für die Mazda 3 SKYACTIV-G 120 Limousine Center-Line sind mindestens 20.990 Euro fällig. In dieser Ausstattungsvariante müssen leider noch einige sinnvolle Optionen wie das empfehlenswerte Licht-Paket und Touring-Paket zusätzlich bestellt werden.

2,9 Fixkosten*

Bei den Fixkosten landet der Japaner im Mittelfeld seiner Klasse. Für die KFZ-Steuer werden jährlich nur 88 Euro fällig. Insbesondere die Kaskoversicherungen sind aber nicht gerade günstig (KH: 16; TK: 21; VK: 20).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die Limousine landet in allen Einzelkapiteln der Autokosten im mittleren Bereich, das führt auch zu durchschnittlichen monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-D 150
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/2191
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	210/4000	380/1800
0-100 km/h[s]	8,8	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	213
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 S	3,9 D
CO2 [g/km]	119	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	88	227
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	572	603
Preis [Euro]	20.990	25.090

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter
SR	= Schrägheck	TR	= Transporter
CP	= Coupe	GR	= Großraumlimousine
C	= Cabriolet	BU	= Bus
RO	= Roadster	GE	= Geländewagen
KB	= Kombi	PK	= Pick-Up

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

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)	**205/60R16V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,55/11,4 m**
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	**5,7 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**38 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**5,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,3/4,2/6,1 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**141 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,3 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4585/1795/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2060 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1280 kg/535 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**395 l/770 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	**1000 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**120 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**53 Euro**
Monatliche Fixkosten	**101 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**298 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**572 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/21
Grundpreis	20.990 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 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

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°
Regen- und Lichtsensor (Touring-Paket)	900 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Touring-Paket)	900 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	650 Euro°

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°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	530 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,3**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,9**
Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	2,5
Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	3,4
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	1,5
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,6**
Federung	2,8
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,4
Motor/Antrieb	**2,3**
Fahrleistungen*	2,6
Laufkultur	2,2
Schaltung	2,1
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung*	2,5
Bremse	2,5
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	**2,0**
Verbrauch/CO2*	2,4
Schadstoffe	1,6

AUTOKOSTEN **3,0**

Betriebskosten*	3,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Anschaffung*	3,4
Fixkosten*	2,9
Monatliche Gesamtkosten*	2,8

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.