



Mazda CX-3 SKYACTIV-G 120 Exclusive-Line FWD

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Mazda erweitert die Modell-Palette und bringt mit dem CX-3 ein neues Mini-SUV. Die leicht erhöhte Karosserie präsentiert sich mit dem großen Kühlergrill und der dynamischen Linienführung im aktuellen Markendesign. Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und das Platzangebot kann sich vorn sehen lassen. In der zweiten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse eingeschränkt, der Kofferraum ist von durchschnittlicher Größe. Der Federungskomfort geht in Ordnung, auch wenn der Mazda bei feinen Unebenheiten etwas steifbeinig anspricht und dadurch unruhig wirkt. Mit der getesteten Motorisierung, dem 2.0-l-Benzinmotor mit einer Leistung von 88 kW/120 PS, ist der Mazda ausschließlich als Fronttriebler erhältlich. In Verbindung mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe liefert der CX-3 ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen ab. Damit es richtig vorwärts geht, werden aber hohe Drehzahlen benötigt. Ernüchternd ist der Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest, er liegt bei hohen 6,0 Litern Super auf 100 Kilometer. Hoch fällt auch der Anschaffungspreis aus, der bei mindestens 21.890 Euro liegt. Dafür kann die getestete Variante aber mit einer umfangreichen Komfortausstattung punkten, zu der u. a. ein Licht- und Regensensor, eine Klimatisierungsautomatik und ein Tempomat gehören. Nicht nachvollziehbar ist jedoch die Politik bei der Sicherheitsausstattung. Während Voll-LED-Scheinwerfer, ein Spurverlassenswarner und ein City-Notbremsassistent ab Werk an Bord sind, bleiben der Totwinkelassistent sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremsystem nur der teuersten Ausstattungsvariante vorbehalten.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat 500X, KIA Soul, Mini Countryman, Opel Mokka, Renault Captur.

- +** recht bequemes Ein-/Aussteigen möglich, gutes Platzangebot vorn, leiser Innenraum, LED-Scheinwerfer Serie
- kein Fehlbetankungsschutz, mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,4 Langstrecke

3,2 Transport

2,5 Fahrspaß

3,5 Preis/Leistung

Stand: Juli 2015
Text: Martin Brand

2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Die Karosserie des Mazda CX-3 ist ordentlich und solide gefertigt. Trotzdem findet man beim Blick auf Details einiges an Verbesserungspotenzial. Nicht alle Karosserieteile wurden sauber eingepasst. Vor allem Schweißnähte sind nicht durchgehend sauber ausgeführt. Der Kofferraumladeboden ist mit robustem Stoff verkleidet, die Seitenverkleidungen sind aber hart und kratzempfindlich. Die Türausschnitte sind nach außen ordentlich abgedichtet, an den Schwellern fehlen aber Einstiegsleisten, die vor Kratzern schützen. Das Interieur zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet, teilweise mangelt es aber an Passgenauigkeit. Die Materialauswahl ist akzeptabel. Es dominiert einfaches Hartplastik, das mit Karbon- und Aluapplikationen, farblich abgesetzten Elementen sowie Lederimitat etwas aufgewertet wird. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen, am restlichen Unterboden fehlen aber aerodynamische Maßnahmen. Die Tankklappe lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum betätigen und ist nicht mit der Zentralverriegelung verbunden. An den Fahrzeugflanken gibt es Stoßleisten, die den Lack vor Kratzern schützen. Diese sind an den Türen jedoch tief positioniert, wodurch sie nicht optimal wirken können.

– Die Stoßfänger sind einteilig ausgeführt und überwiegend lackiert. So werden auch bei kleinen Beschädigungen schnell teure Reparaturen fällig. Die Motorhaube wird nur mit einem primitiven Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff betankt werden, was teure Folge-Reparaturen verursachen kann.

2,9

Alltagstauglichkeit

Im CX-3 finden vier Personen bequem Platz, der schmale Fondmittelsitz eignet sich dagegen nur für Kurzstrecken. Die mögliche maximale Zuladung fällt mit 495 kg durchschnittlich aus. Mit einer Tankfüllung von 48 Litern lässt sich mit dem Mazda CX-3 SKYACTIV-G 120 eine Reichweite von ca. 800 Kilometern realisieren (basierend auf dem EcoTest-Verbrauch). Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Das reicht, um auch zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.200 kg und ungebremste bis 605 Kilogramm gezogen werden.

– Die zulässige Dachlast fällt mit 50 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das nur bei kleinen Beschädigungen brauchbare Hilfe bietet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Ein Ersatzrad ist nicht erhältlich.

3,1

Sicht

Die Karosserieenden des CX-3 entziehen sich zwar dem Blick des Fahrers, lassen sich aber zufriedenstellend abschätzen. Der Fahrer überblickt den Verkehr dank der leicht erhöhten Sitzposition ordentlich. Die Größe des Innenspiegels fällt akzeptabel aus. Bei Regen dürfte die Frontscheibe noch etwas großflächiger gewischt werden.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel sind sehr groß und ermöglichen eine gute Rücksicht. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. In der getesteten Version ist der Mazda serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Diese bieten eine gute Fahrbahnausleuchtung, eine Kurvenlichtfunktion besitzen sie aber nicht. Auch die Tagfahrleuchten sind in LED-Technik ausgeführt.

⊖ In der ADAC Rundumsichtmessung erhält der CX-3 nur eine mäßige Bewertung. Vor allem die massiven D-Säulen und die hohe Heckscheibenunterkante behindern den Blick nach draußen trotz der kleinen Dreiecksfenster deutlich. Niedrige Hindernisse sind hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmbar. Als einzige Einparkhilfe gibt es akustisch und optisch warnende Parksensoren am Heck. Die empfehlenswerte Heckkamera ist nur für die höchste Ausstattungsvariante erhältlich. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar.

2,5 Ein-/Ausstieg

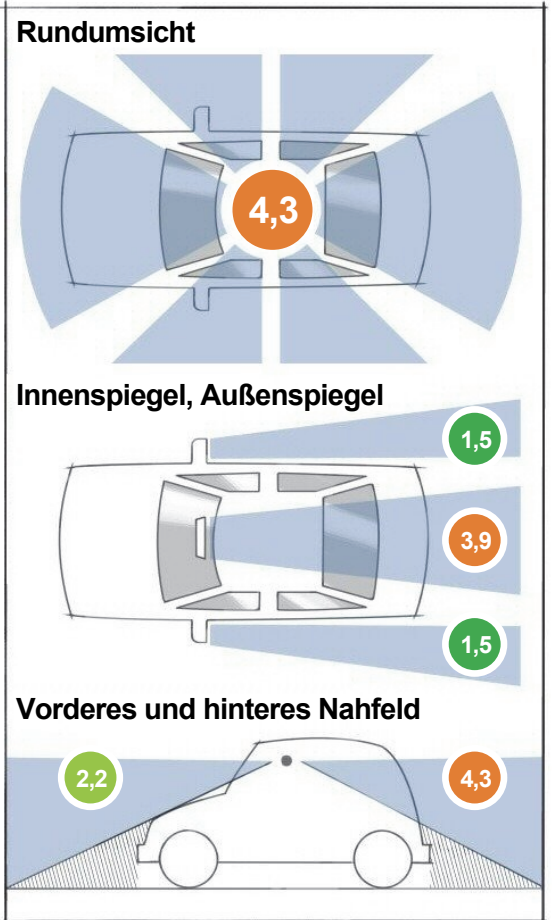
Der Mazda ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Die Tasten sind allerdings etwas klein geraten und lassen sich auch leicht verwechseln. Die Fensterheber können mit der Funkfernbedienung nicht geöffnet und geschlossen werden. Die Türen besitzen vorn drei und im Fond zwei Feststeller, sind aber bereits in der ersten Position weit geöffnet - das ist in engen Parklücken hinderlich. Die Kräfte reichen aus, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten.

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt beim CX-3 auf bequeme Art und Weise. Die Türausschnitte sind vorn ordentlich dimensioniert, die Türschweller liegen niedrig und sind schmal, wodurch die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Hinten gelangt man ebenfalls ordentlich ins Fahrzeug, allerdings ist der Türausschnitt im unteren Bereich etwas schmal. Haltegriffe über allen Türen erleichtern das Aussteigen. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit lang den Heimweg aus, die Funktion lässt sich mittels Fernlichthebel aktivieren.

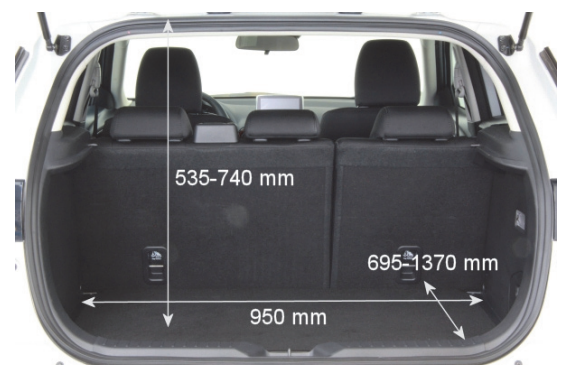
⊖ Die Zentralverriegelung kann auch bei geöffneter Heckklappe verriegelt werden. Es besteht die Gefahr, dass der Schlüssel im Fahrzeug bleibt und man sich somit ausschließt.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen beträgt unterhalb der Kofferraumabdeckung gemessen 265 Liter. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, finden 375 Liter Platz. Dann lassen sich hinter der Rücksitzbank fünf Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 610 Liter zur Verfügung. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, können 980 l verstaut werden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Der Kofferraum mit 265 l Volumen bietet ausreichend Platz für den Einkauf.

3,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, bei schlechten Wetterbedingungen können die Hände dabei aber schmutzig werden. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde, die jedoch nicht optimal positioniert ist. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis knapp 1,85 m aufrecht stehen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Durch die geringe Tiefe können die Gepäckstücke gut erreicht werden. Das Ladegut muss dank des höhenverstellbaren Bodens nicht weit angehoben werden, die Stufe zur Ladekante beträgt nur sechs Zentimeter (Boden oben). Die Ladeöffnung zeichnet sich vor allem durch die große Höhe aus.
- ⊖ Das Ladegut muss zum Einladen über die hohe Ladekante gewuchtet werden, die sich 79 Zentimeter über der Fahrbahn befindet. Wenn der Ladeboden unten ist, stört eine 21 Zentimeter hohe Stufe. Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Schloss zu stoßen. Die Kofferraumbeleuchtung ist nur auf einer Seite angebracht und leuchtet den Gepäckraum entsprechend schlecht aus.

2,8

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch geteilt (1/3 zu 2/3) umgeklappt werden. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn möglich.

- ⊕ Für die Gurte gibt es Halterungen an den Lehnen, so dass die Gurte beim Zurückklappen nicht beschädigt werden können.
- ⊖ Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen Ablagefächer. Kleinigkeiten können zwar unter dem variablen Ladeboden verstaut werden, Fächer, die ein Hin- und Herrutschen verhindern, gibt es aber nicht. Zur Ladungssicherung gibt es nur Kunststoff- und keine stabilen Zurrösen.

2,6

INNENRAUM

2,5

Bedienung

Das Cockpit des CX-3 ist übersichtlich gestaltet, die Bedienelemente liegen zum Großteil gut zur Hand. Die Grundfunktionen sind selbsterklärend und erfordern keine große Eingewöhnungszeit. Bis man sich allerdings mit dem umfangreichen Menü des Konnektivitätssystems auskennt, braucht es etwas Übung. Die Fensterheber sind elektrisch ausgeführt, aber nur der fahrerseitige besitzt eine Ab-/Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Im Dunkeln sind nicht alle Schalter perfekt beleuchtet. Es fehlt eine Beleuchtung an den Fensterheberschaltern (außer Fahrer), an der Außenspiegeleinstellung, am Dachhimmel und an den Luftdüsen. Das Lenkrad und die Bedienelemente in der Mittelkonsole sind beleuchtet. Während es für die vorn Sitzenden Leseleuchten gibt, steht für die Fondpassagiere nur eine zentrale Lampe zur Verfügung. Die Anzahl an Ablagen ist zufriedenstellend. Vorn gibt es Türfächer mit Flaschenhaltern und Cupholder. Im Fond findet man ein kleines offenes Fach in der Mittelkonsole sowie Türfächer und eine Lehnentasche auf der Beifahrerseite. Die Fahrerlehne hat keine Lehnentasche. Das Handschuhfach besitzt ebenfalls ein durchschnittliches Format.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes kann weitgehend überzeugen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedalerie ist ordentlich angeordnet und das Gaspedal sogar stehend ausgeführt, wodurch eine komfortable Bedienung ermöglicht wird. Gestartet wird per beleuchtetem Startknopf, der im Armaturenbrett gut erreichbar positioniert ist, aber vom Lenkrad und Wischerhebel verdeckt wird. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert, alternativ ist das Abblendlicht serienmäßig sensorgesteuert. Der Lichtstatus wird im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert (ab Werk). Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind übersichtlich gestaltet. Allerdings fallen der Drehzahlmesser und das rechts vom Tacho platzierte Display mit der digitalen Kraftstofffüllstandsanzeige sowie dem Bordcomputer klein aus. Die Anzeigen können aber einwandfrei abgelesen werden. Dem Fahrer wird angezeigt, wenn die Türen oder die Heckklappe nicht korrekt verschlossen sind. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Durchschnitts- und Momentanverbrauch sowie die Restreichweite. Der serienmäßige Tempomat wird am Lenkrad aktiviert, die gespeicherte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das Hauptdisplay besitzt eine Diagonale von sieben Zoll und ist in optimaler Höhe angeordnet. Im Stand lässt es sich durch Berührung und während der Fahrt mittels zentralem Dreh-Drück-Regler zwischen den Sitzen steuern. Sowohl das Audio- als auch das optionale Navigationssystem lassen sich einwandfrei steuern. Die Klimaanlage ist etwas tief eingebaut, aber sehr einfach und problemlos zu bedienen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 15 Minuten automatisch ab und verschwendet so keine Energie.

⊖ Im Kombiinstrument fehlt eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige. Beim Wechsel vom Gas auf die Bremse kann man versehentlich mit der Schuhsohle am Bremspedal hängen bleiben. Die Umluftschaltung muss ohne Abschaltautomatik auskommen und bleibt sogar an, wenn die Zündung zwischenzeitlich abgeschaltet wird. Eine Fensterheberautomatik samt Einklemmschutz fehlt auf der Beifahrerseite und im Fond. Die Einstellung der Vordersitzlehnen ist grob gerastet - stufenlose Drehräder wären die bessere Lösung. Sind die Türen komplett geöffnet, können sie von angeschnallten Personen kaum noch erreicht werden. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,90 Meter genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar größere Insassen zulassen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus. Das Raumgefühl geht in Ordnung, die Mittelkonsole kann aber, je nach Statur und Sitzposition, im Kniebereich drücken.

3,8 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse nicht so großzügig bemessen. Hier reicht die Beinfreiheit nur für Passagiere mit einer Körpergröße von knapp 1,75 Meter, wenn die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt sind. Die Kopffreiheit fällt auch hier etwas großzügiger aus. Die Innenbreite ist durchschnittlich. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend. Die kleinen und hoch angesetzten Seitenscheiben mindern das Raumempfinden leicht.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda CX-3 werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch die Innenraumvariabilität nur mit ausreichend bewertet werden kann.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist beim CX-3 recht gut gelungen, allerdings federt die Hinterachse etwas straff an. Aufgrund des steifbeinigen Ansprechens dringen kurze Wellen recht deutlich zu den Insassen durch. Bei häufigen Wellen wirkt der Mazda auch etwas nervös. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen absorbiert die Federung ordentlich, größere können zufriedenstellend von den Passagieren fern gehalten werden. Kopfsteinpflaster dringt deutlich, aber nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Lange Wellen bringen den CX-3 nicht aus der Ruhe, auch wenn die Aufbaubewegungen bei höheren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sind. Nickbewegungen gehen in Ordnung, bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet die Federung einen guten Komfort.

2,6 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung einstellbar. Die Vordersitze sind ordentlich konturiert, wenn auch die Lehnen arg schmal geschnitten sind. An den Höhen der Lehnen gibt es hingegen vorn wie hinten nicht viel auszusetzen. Die Sitzflächen könnten etwas länger sein. Die Wangen sind ordentlich ausgeprägt, aber etwas weich. In Kurven bieten die Vordersitze zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Polsterung ist bequem, der Fahrer sitzt entspannt im Mazda. Die Fußstütze sollte aber etwas breiter ausfallen. Der Rücksitzbank fehlt es an Kontur. Sie ist zudem sehr weich gepolstert. Man sitzt tief, die Schenkel werden nicht gut unterstützt und die Lehnen drücken leicht im Schulterbereich.

⊖ Es sind weder Lordosenstützen noch eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz erhältlich.

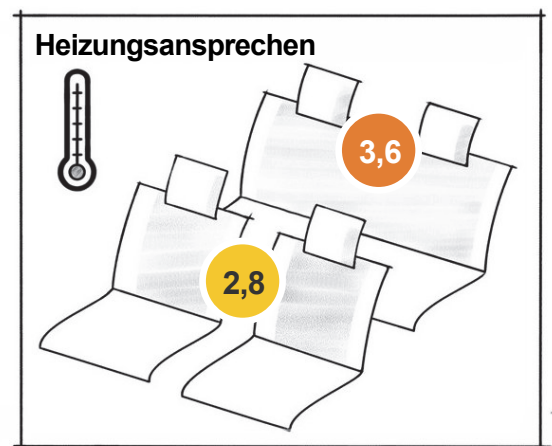
1,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt gering. Der bei 130 km/h gemessene Pegel fällt mit 66,8 dB(A) angenehm niedrig aus. Der Motor läuft besonders unter Last knurrig, fällt aber nicht unangenehm auf. Einzig die Windgeräusche treten etwas deutlicher in den Vordergrund, vor allem wenn das Tempo höher ist.

3,2 Klimatisierung

Der Mazda CX-3 ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Eine getrennte Temperatureinstellung für Fahrer und Beifahrer ist damit nicht möglich. Die Luftverteilung erfolgt ebenfalls für beide gemeinsam und auch nur in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest schneidet der Mazda insgesamt durchschnittlich ab. Der vordere Teil des Innenraums wird in zufriedenstellender Zeit auf Behaglichkeitsniveau erwärmt, die Fondpassagiere müssen sich etwas länger gedulden.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen, was nachteilig bei der Innenraumdurchlüftung ist.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,8

Fahrleistungen*

Der CX-3 gibt ein gutes Bild bei den Fahrleistungen ab, mag aber hoch gedreht werden, um die volle Leistung zu entfalten. Der Otto-Motor leistet zwar nur 88 kW/120 PS (bei 6.000 1/min), besitzt aber einen Hubraum von zwei Litern. Das maximale Drehmoment von 204 Nm liegt bei 2.800 1/min an. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Mazda in 6,2 Sekunden (2./3. Gang). Im vierten und fünften Gang können sich auch die Elastizitätswerte sehen lassen. Es vergehen 9,3 bzw. 12,7 Sekunden, bis der CX-3 von 60 auf Tempo 100 beschleunigt hat. Im sechsten Gang braucht der Mazda zufriedenstellende 17,9 Sekunden.

2,2

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Vibrationen werden im Innenraum wenig wahrgenommen, treten unter Last aber leicht auf. Der Motor besitzt insgesamt einen knurrigen Lauf, der jedoch nicht als störend wahrgenommen wird. Dreht man den Motor aus, quittiert er dies mit deutlichem Dröhnen und wird dabei auch laut.

1,9

Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge sind gut geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege fallen kurz aus, es sind auch schnelle Gangwechsel ohne Weiteres möglich. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich dank Synchronisierung stets problemlos einlegen. Die Kupplung kann ordentlich dosiert werden; wird schnell gekuppelt, kann es aber auch zu Schaltschlägen kommen. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, den jeweils optimalen Gang zu wählen. An Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch für kurze Zeit fest. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei, der Motor springt auch wieder an, wenn der Gang vor Betätigen der Kupplung bereits eingelegt ist.

2,3

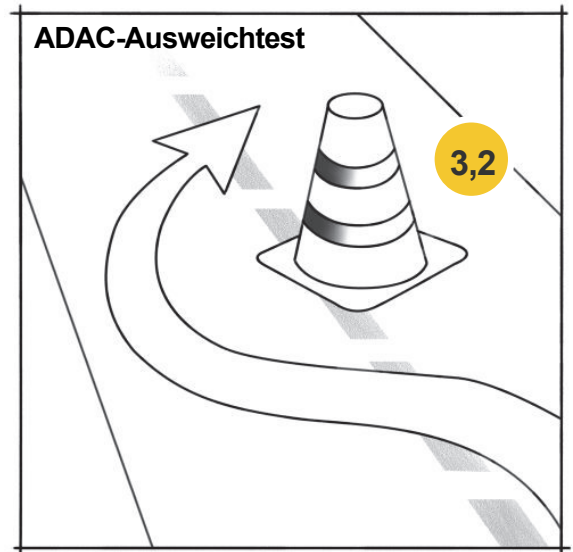
Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe passt gut zur Motorisierung, es steht immer eine passende Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat Mazda durchschnittlich gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.900 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des CX-3 ist zufriedenstellend. Der Mazda baut bei plötzlichen Lenkimpulsen leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse auf und quittiert diese mit einem recht deutlichen Nachschwingen. Die Mittenzentrierung der Lenkung ist nicht perfekt, wodurch auch Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität haben. Im ADAC Ausweichtest kann der Mazda nicht vollkommen überzeugen. Der CX-3 begibt sich mit einem drängenden Heck auf Ausweichkurs, hebt beim Gegenlenken das kurveninnere hintere Rad und besitzt eine deutliche Übersteuerneigung. Dabei greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und verhindert ein Schleudern des Fahrzeugs - das Verhalten ist aber für den Fahrer anspruchsvoll. Werden Kurven zu schnell angefahren, neigt der Mazda zum Untersteuern. Der Grenzbereich kündigt sich dabei früh an. Wird das Gaspedal in Kurven gehoben, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der CX-3 mit dem Heck nach. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Die Traktionskontrolle unterstützt beim Anfahren auf rutschigem Untergrund, indem sie zum Durchdrehen neigende Antriebsräder abbremst.



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.

3,0 Lenkung*

Die Mittelstellung der Lenkung ist nicht optimal zentriert und dürfte etwas stärker gedämpft sein. Das Ansprechen geht bei kleinen Lenkwinkeln in Ordnung, bei größeren Lenkwinkel neigt sich der Mazda zunächst und baut erst mit leichter Verzögerung Seitenführung auf. Der Fahrer erhält um die Mittellage eine zufriedenstellende Rückmeldung, bei größeren Winkeln ist das Lenkgefühl gut. Die Lenkpräzision geht insgesamt in Ordnung, der Mazda lässt sich präzise über kurvige Landstraßen fahren. Bei langgezogenen Kurven sind aber gelegentliche Korrekturen notwendig.

- + Die Übersetzung fällt relativ direkt aus - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- Der Wendekreis ist mit 11,6 m für diese Fahrzeugklasse sehr groß.

2,2 Bremse

- + Die Bremse ist gut dosierbar und spricht spontan an. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt bis zum Stillstand 36,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental ContiPremiumContact5, Größe 215/60 R16 99V), was ein ordentlicher Wert ist. Fading ist selbst bei hoher Beanspruchung der Bremsanlage nicht festzustellen.
- Beim Bremsen in Kurven zeigt sich das Heck sehr sensibel und läuft aus der Spur, das Verhalten ist für den Fahrer anspruchsvoll.

2,4

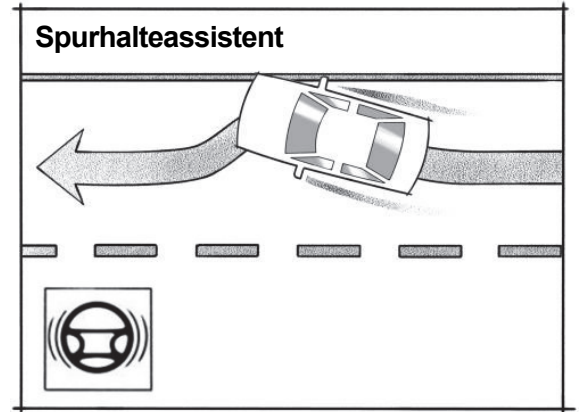
SICHERHEIT

2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Es sind serienmäßig ESP und ein Bremsassistent vorhanden. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen, das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und so der nachfolgende Verkehr gewarnt. Ab Werk wird zudem der Reifenluftdruck indirekt über den Abrollumfang der Reifen kontrolliert und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust auftritt. Ebenfalls serienmäßig ist der Spurverlassenswarner an Bord, der den Fahrer warnt, wenn er eine Fahrbahnmarkierung überfährt, ohne zu blinken. Der ebenfalls serienmäßige City-Notbremsassistent überwacht unterhalb von 30 km/h den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und leitet im Bedarfsfall eine Notbremsung ein. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden. So wird ein versehentliches Anfahren verhindert. Ebenfalls serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem sich die Maximalgeschwindigkeit des Fahrzeugs begrenzen lässt - das ist z. B. bei Baustellen praktisch. In Gefahrensituationen kann diese Geschwindigkeit per Kick-Down trotzdem überschritten werden. Mit dem optionalen Navigationssystem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. In den Türinnenverkleidungen fehlen Reflektoren oder Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf offene Türen hinweisen könnten. Ein ACC-Notbremsssystem, ein Totwinkelassistent und auch das Kurvenlicht samt Fernlichtassistent bleiben der höchsten Ausstattungsvariante Sports-Line vorbehalten.



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.

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

⊕ Der Mazda CX-3 ist serienmäßig mit Front-, vorderen Seiten- und von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem besitzen die vorderen und die äußeren Gurte hinten Straffer und Kraftbegrenzer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m. Die Stützen können optimal wirken, da sie nah am Kopf liegen und so das Risiko von Halswirbel-Verletzungen verringern. Die vorderen Insassen werden zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind unterdimensioniert. Sie reichen nur für Personen bis knapp 1,60 m und dürften auch näher am Kopf liegen. Für das Verbandmaterial und das Warndreieck gibt es keine dafür vorgesehene Halterung. Beides kann entweder hinter einer Klappe in der rechten Seitenverkleidung oder unter dem Kofferraumboden untergebracht werden und ist daher bei voll beladenem Kofferraum unter Umständen schlecht erreichbar. Zudem gibt es keine stabilen Zurrösen zur Gepäcksicherung im Kofferraum, sondern nur Kunststoffhaken.

2,5 Kindersicherheit

Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

+ Laut Hersteller eignen sich der Beifahrersitz und die äußeren Fondplätze zur Montage von Kindersitzen. Die hinteren Außensitze besitzen Isofix-Befestigungspunkte und zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen an der Lehnenrückseite. Doch auch mit den vorhandenen und selbst für Babyschalen ausreichend langen Gurten können Kindersitze recht stabil befestigt werden. Die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Allerdings sind die Gurtanlenkpunkte etwas ungünstig unter dem Polster verbaut. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden können. Hohe Kindersitze können vorn rechts problemlos verwendet werden, auf den äußeren Fondplätzen ist der Platz aber etwas knapp bemessen.

- Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt der Fahrzeughersteller keine Rückhaltesysteme. Dieser ist zudem aufgrund des Gurtschlössers und der ungünstigen Sitzkontur nicht zum Befestigen von Kindersitzen geeignet. Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank können Kindersitze aufgrund des weichen Sitzpolsters kaum festgezogen werden. An den Fensterhebern gibt es keinen Einklemmschutz (außer Fahrerseite). Dies stellt für spielende Kinder ein immenses Verletzungsrisiko dar. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

2,5 Fußgängerschutz

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor. Da sich allerdings keine harten Teile unter der Motorhaube befinden und die Vorderkante entschärft ist, wird ein recht gutes Ergebnis beim Fußgängerschutz erwartet.

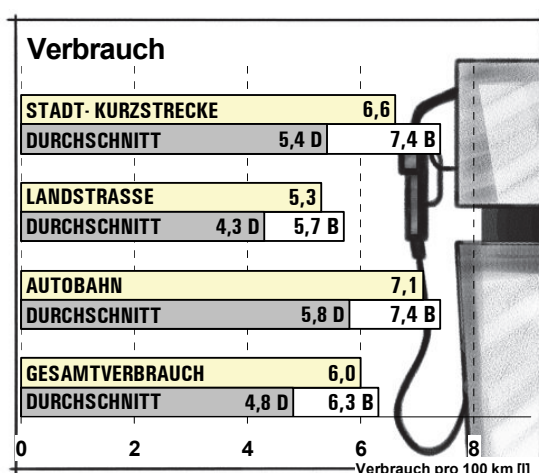
3,0 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂ *

Der CX-3 SKYACTIV-G 120 erhält mit einer CO₂-Bilanz von 165 g/km und 21 Punkten im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest nur eine ausreichende Bewertung. Aus der Messung resultiert ein durchschnittlicher Testverbrauch von 6,0 Litern auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr verbraucht der Mazda trotz Start-Stopp-System hohe 6,6 l/100 km. Über Land konsumiert er 5,3 l/100 km und auf der Autobahn 7,1 l/100 km.

2,1 Schadstoffe

+ Insgesamt liegen die Schadstoffe auf ordentlichem Niveau. Allerdings ist die Partikelanzahl im NEFZ erhöht und der CO-Ausstoß steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. In diesem Kapitel erhält der CX-3 nur 39 von 50 Punkten. In der Summe bringt es der Mazda auf 60 Punkte, was nur drei von fünf Sternen entspricht.



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

4,3

AUTOKOSTEN

5,4

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der CX-3 nicht sehr sparsam mit dem Super-Benzin umgeht, schneidet er in diesem Kapitel schlecht ab.

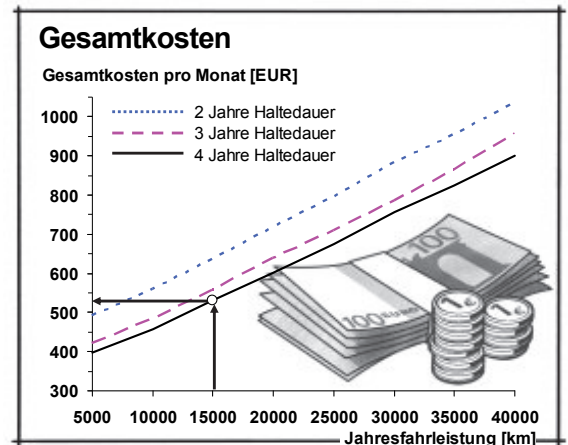
4,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 2,0 l-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. Erhöhte Ausgaben für Reifenersatz verhindern zudem eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 531 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,9

Wertstabilität*

Der Mazda CX-3 ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. So wird ihm bei einer Haltedauer von vier Jahren und einer Jahreslaufleistung von 15.000 km ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,7

Kosten für Anschaffung*

– Für den CX-3 SKYACTIV-G 120 Exclusive-Line verlangt Mazda mindestens 21.890 Euro - das ist ein stolzer Preis im Klassenvergleich. Immerhin besitzt das Mini-SUV eine umfangreiche Serienausstattung. Warum das empfehlenswerte Technik-Paket der Sports-Line vorbehalten bleibt, ist unverständlich.

5,0

Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen ebenfalls hoch aus. Allein für die jährliche Kfz-Steuer sind 124 Euro fällig. Da ist der große Hubraum nachteilig. Dazu gesellen sich hohe Versicherungskosten, da der CX-3 durchweg ungünstig eingestuft ist (KH: 17; VK: 21; TK: 23).

Monatliche Gesamtkosten*

➔ Der CX-3 kann in keinem Kostenkapitel ein gutes Ergebnis erzielen, sodass die gesamten monatlichen Kosten im Klassenvergleich ebenfalls sehr hoch ausfallen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SKYACTIV-G 120 FWD	SKYACTIV-G 150 i-ELOOP AWD	SKYACTIV-D 105 FWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1499
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	204/2800	204/2800	270/1600
0-100 km/h[s]	9,0	8,7	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 l S	6,4 l S	4,0 l D
CO2 [g/km]	137	150	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/23	16/20/23	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	124	150	162
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	489	563	479
Preis [Euro]	17.990	24.690	21.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Euro6
Hubraum	1998 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	204 Nm
bei	2800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/5,3/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	165 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4275/1765/1535 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2055 mm
Leergewicht/Zuladung	1195 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265 l/610 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	605 kg/1200 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	800 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	121 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	246 Euro
Monatliche Gesamtkosten	531 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	21.890 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur Sports-Line)	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (+ Fernlicht)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (nur Sports-Line)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	690 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	ab 500 ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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