



Mazda 3 SKYACTIV-D 105 Sports-Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Die dritte Generation des Mazda 3 erhielt nach einer Bauzeit von rund vier Jahren eine Modellpflege. Die Karosserie wurde an einigen Stellen modifiziert und die zwei höheren Ausstattungsvarianten haben nun serienmäßig LED-Scheinwerfer verbaut. Gegen Aufpreis gibt es für die Sports-Line sogar adaptive LED-Scheinwerfer. Diese erlauben es, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden, da diese ausschattiert werden. Darüber hinaus wurde die Sicherheitsausstattung deutlich erweitert. Während ein City-Notbremssystem samt Personenerkennung ab der Center-Line obligatorisch ist, sind bei der getesteten Variante ebenso ein Totwinkel- und Müdigkeitsassistenten Serie. Gegen Aufpreis erhält man eine adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremsfunktion und einen Spurhalteassistenten. Die Fahreigenschaften des Mazda können sich ebenfalls sehen lassen. Der Kompaktwagen vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt, lässt sich sicher über kurvige Landstraßen bewegen und bietet dank der Modellpflege auch genügend Federungskomfort. Der Basisdiesel mit 105 PS bietet zufriedenstellende Fahrleistungen und eine gute Laufkultur. Während der Dieselmotor mit einem Verbrauch von 4,5 l/100 km im EcoTest ein noch gutes Resultat einfährt, lässt er aufgrund eines zu hohen NOx-Ausstoßes im Schadstoff-Kapitel Federn - hier sollte Mazda unbedingt nachbessern.

In der Summe bekommt man ein gelungenes und reichhaltig ausgestattetes Fahrzeug, das mit einem Preis von 26.790 Euro aber auch nicht günstig ist. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3 Sportback, BMW 1er, Fiat Tipo, Ford Focus, Hyundai i30, Opel Astra, VW Golf.

- ⊕ kultivierter Motorlauf, LED-Scheinwerfer Serie, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ hoher NOx-Ausstoß, schlechte Sicht nach außen, eingeschränktes Platzangebot im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,3
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung ist solide, im Detail ist Verbesserungspotenzial allerdings vorhanden. So hätten einige Kabel im Motorraum besser isoliert werden können und es fehlen beispielsweise Türrahmenverkleidungen. Der Innenraum zeigt sich präzise gefertigt, die verwendeten Materialien sind der Klasse angemessen, die Kunststoffe aber nur im oberen Bereich der Türen vorn und dem Armaturenbrett angenehm geschäumt. Die optionale weiße Leder- ausstattung des Testwagens lässt das Interieur hochwertiger und ansprechender wirken. Der Unterboden wurde

3,3 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Testwagen bietet eine Zuladung von 490 kg, die für die meisten Lebenslagen ausreichen dürfte. Je 75 kg können auf dem Dach und der Anhängerkupplung befördert werden. Zudem dürften gebremste Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von 1.300 kg an den Haken.

⊕ Mit dem 51 l fassenden Tank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.130 km möglich.

3,0 Licht und Sicht

Der Fahrer sitzt recht tief und die Front entzieht sich seinem Blick, insgesamt lässt sich die Karosserie aber dennoch akzeptabel abschätzen. In der Sports-Line helfen ab Werk Sensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera beim Rangieren.

⊕ Nachts beleuchten ab der Exclusive-Line LED-Scheinwerfer die Fahrbahn. Nur für die Sports-Line gibt es gegen Aufpreis ein adaptives Lichtsystem. Dann wird die Ausleuchtung durch Zuschalten einzelner LEDs an den Fahrbahnverlauf angepasst - bei niedrigen Geschwindig-



Die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe und die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

aufwändig verkleidet, allerdings aerodynamisch nicht bis ins Detail ausgefeilt.

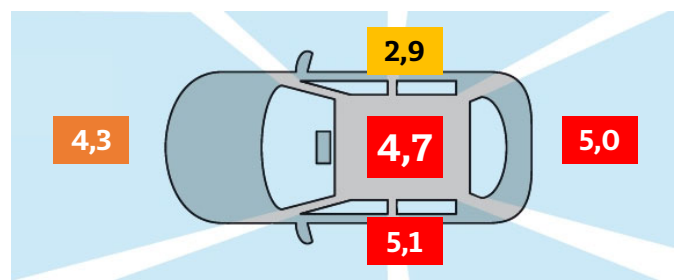
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern spart sich Mazda. Der schöne tiefrote Dreischicht-Metalliclack Rubinrot wurde nur auf der Außenhaut vollständig aufgetragen. Im Einstiegsbereich, unter der Motorhaube und der Heckklappe ist der Lack matter, hier fehlt wohl eine Lackschicht - das ist in Anbetracht des hohen Preises ärgerlich.

⊖ Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord, ein Notrad ist genauso wenig erhältlich wie Bordwerkzeug oder ein Wagenheber. Auch einen wirksamen Fehlbetankungsschutz bietet der Mazda 3 nicht.

keiten ist der Lichtkegel eher breit, bei hohen Geschwindigkeiten steht die Leuchtweite im Vordergrund.

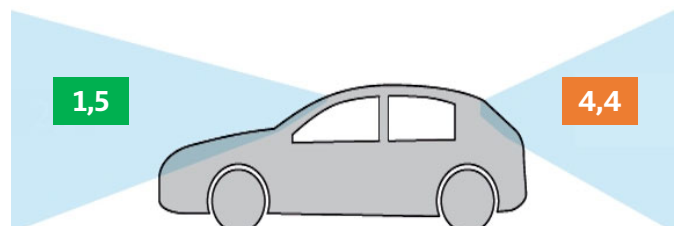
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Zudem ermöglicht der blendfreie Fernlichtassistent ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht, da andere Verkehrsteilnehmer ausschattiert werden. Als Kritik bleibt: Es fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage und das Abblendlicht selbst ist etwas fleckig.

Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel ab der zweiten Ausstattungsvariante serienmäßig automatisch ab.

2,7 Ein-/Ausstieg

Während die niedrig positionierten Schweller sich positiv auf den Ein-/Ausstieg auswirken, stören hingegen die ebenfalls recht tief montierten Sitze und die flach verlaufende A-Säule etwas - in der Summe gelangt man vorn wie hinten klassenüblich bequem in den Mazda. Immerhin helfen Haltegriffe über allen Türen.

⊕ Der Mazda 3 Sports-Line ist serienmäßig mit einem schlüssellosem Zugangssystem mit Sensoren an den Vordertüren und der Heckklappe ausgestattet. Entfernt

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung überzeugt der Mazda 3 nicht: Die Dachpfosten fallen allesamt breit aus, besonders eingeschränkt ist der Blick jedoch nach hinten, was auch an der recht kleinen Heckscheibe liegt. Zudem lassen sich niedrige Gegenstände sowie spielende Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen.

man sich vom Fahrzeug, wird es automatisch abgeschlossen - das System funktioniert gut. Beim Auf- und Abschließen des Fahrzeugs beleuchten ab Werk die Scheinwerfer das Fahrzeugvordfeld.

⊖ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt darüber hinaus über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

2,9 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 340 Liter. Baut man diese aus, lassen sich 430 Liter oder sieben handelsübliche Getränkekisten bis unter das Dach stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis zur Fensterkante 730 l und bis unter das Dach 1.130 l hinein.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist aber nicht erhältlich. Unter der Klappe können Personen bis knapp 1,90 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung ist sehr breit, weist aber nur eine durchschnittliche Höhe auf. Zum Einladen muss das Gepäck über die in gut 70 Zentimetern liegende Ladekante gehoben werden - der Boden liegt 16 Zentimeter unterhalb der Ladekante. Das Kofferraumformat ist praktisch, es fehlt aber eine Verstaumöglichkeit für die Kofferraumabdeckung. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne steigt der



Mit 340 l Volumen liegt der Kofferraum des Mazda 3 auf Klassenniveau.

Boden ganz leicht an, das mindert aber nicht die Nutzbarkeit des Ladeabteils.

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

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität ist klassenüblich, Verstaumöglichkeiten für kleine Utensilien sucht man aber vergebens. Es findet sich lediglich ein kleines Staufach in der Seitenverkleidung.

⊕ Für die Sicherheitsgurte gibt es Führungen an den Lehnen, damit diese beim Zurückklappen nicht eingeklemmt oder beschädigt werden.

2,6 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des Infotainmentsystems eindringen, erfordert das trotz der recht klaren Menüstruktur Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Der Fahrer hat dabei zumindest im Stand die Wahl, ob er das System mithilfe des Dreh-Drück-Stellers samt der ringsum angebrachten Tasten oder über den Touchscreen bedient - während der Fahrt ist die Bedienung nur mittels des Reglers möglich. Das Klimaanlagenbedienteil ist übersichtlich gestaltet, aber tief positioniert. Das hat während des Bedienens eine starke Blickabwendung vom Verkehr zur Folge.

⊕ Das Lenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite an den Fahrer anpassen, die Pedale sind samt dem stehenden Gaspedal einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand.

Die klassischen Rundinstrumente sind stets beleuchtet, passend skaliert und insgesamt sehr gut ablesbar. Das Kombiinstrument wird dabei vom großen und mittig angeordneten Drehzahlmesser dominiert - die Geschwindigkeit aber nur digital angezeigt. In Verbindung mit dem bei der Sports-Line serienmäßigen Head-Up-

Display lässt sich die Fahrgeschwindigkeit aber gut ablesen.

Annehmlichkeiten wie Licht- und Regensensor entlasten den Fahrer ebenso wie elektrische Fensterheber.

⊖ Dem Fahrer wird nur mittels Kontrollleuchten signalisiert, ob der Motor noch kalt oder zu heiß ist - eine Kühlmitteltemperaturanzeige fehlt aber.



Die Verarbeitungsqualität und Materialauswahl im Innenraum sind der Fahrzeugklasse angemessen und können weitgehend überzeugen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut gelungen, auch wenn es einer gewissen Eingewöhnungszeit bedarf.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Sports-Line bringt der Mazda 3 neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming, USB-Anschlüsse, ein CD-Laufwerk und einen digitalen Radioempfang mit. Via App und verbundenem Mobiltelefon sind Funktionen wie Online-Radio sowie ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich. Im Sports-Line ist zudem

serienmäßig das Bose Soundsystem mit neun Lautsprechern verbaut.

Einzige Optionen im Bereich Multimedia/Konnektivität ist das SD-kartenbasierte Navigationssystem, samt den kostenpflichtigen Online-Diensten, die Echtzeit-Informationen erlauben.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Fahrer bis zu einer Körpergröße von 1,95 m zurück schieben. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus. Das Raumgefühl geht

in Ordnung, wenn auch die flach verlaufenden A-Säulen und die niedrige Dachlinie sich etwas beengend auswirken.

3,6 Raumangebot hinten

Hinter einem 1,85 m großen Fahrer finden nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m genügend Beinfreiheit. Die Innenraumbreite ist im Fond durchschnittlich. Das Raumempfinden wird durch die hohe Seitenlinie samt den schmalen Scheiben ebenso eingeschränkt wie durch die niedrige Dachlinie.

2,9 Innenraum-Variabilität

Mit einer umklappbaren Rücksitzbank ist die Variabilität klassenüblich.

Während es vorn mit einem verschließbaren Fach zwischen den Sitzen und den Türfächern samt Flaschenhalter genügend brauchbare Ablagen gibt, fällt das Angebot hinten übersichtlich aus. Neben kleinen Türfächern und Becherhaltern in der Mittelarmlehne befindet sich beispiels-



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

weise nur am Beifahrersitz eine Lehnentasche. Das Handschuhfach besitzt ein brauchbares Format, ist aber weder klimatisiert noch abschließbar.

2,8 KOMFORT

3,1 Federung

Mazda bietet für den 3er weiterhin nur ein Standardfahrwerk und keines mit adaptiven Dämpfern an. Die Federung wurde im Vergleich zum Vorgänger mehr in Richtung Komfort getrimmt - mit Erfolg. Der Kompaktwagen vermittelt zwar immer noch einen sportlichen Charakter, bietet aber dennoch genügend Komfort, sodass man mit dem Fahrwerk im Alltag gut leben kann. Während die Federung

bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht ganz so fein auf Unebenheiten anspricht und Querfugen vor allem über die Hinterachse spürbar in den Innenraum durchreicht, gefällt die Straßenlage bei höherem Tempo. Denn dann werden Unebenheiten souverän geschluckt und die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen.

2,8 Sitze

Die Sitze des Testwagens waren mit aufpreispflichtigem Leder bezogen. Die Rücksitzbank ist zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt akzeptabel. Die Sitzposition lässt allerdings etwas zu wünschen übrig, da die Oberschenkel nicht richtig aufliegen. Die Fondmittelsitzlehne ist hart gepolstert und auf Dauer unbequem.

⊕ Ab der Center-Line sind beide Sitze vorn höheneinstellbar und der Fahrersitz besitzt eine in der Intensität veränderbare Lordosenstütze. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen recht guten Seitenhalt, wenn auch die Lehne im Schulterbereich besser abstützen könnte. Fahrer unterschiedlicher Statur finden zwar eine bequeme Sitzposition, die Mittelarmlehne lässt sich aber nicht in der Höhe einstellen.

3,5 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Mazda 3 nicht, denn bei Tempo 130 wird im Innenraum ein Pegel von 70,1 dB(A) gemessen. Während der Motor sich, besonders für einen Vierzylinder-

der-Diesel, angenehm im Hintergrund hält, fallen Fahrwerks- und vor allem bei höherem Tempo Windgeräusche deutlicher auf.

2,3 Klimatisierung

⊕ Ab der Center-Line ist der Mazda 3 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Zudem gehören beim Sports-Line eine Lenkrad- sowie Sitzheizung vorn

und abgedunkelte Scheiben im Fond ebenfalls zum Serienumfang.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Die Fahrleistungen des 105 PS starken Mazda 3 mit dem 1.5 l Dieselmotor sind absolut zufriedenstellend. Der Hersteller gibt ein Drehmoment von 270 Nm ab 1.600 1/min, eine Spitzengeschwindigkeit von 185 km/h und 11,0 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h an. In der Tat liefert der Motor bei den Elastizitätsmessungen und beim Zwischensprint von 60 auf 100 km/h gute bis zufriedenstellende Ergebnisse.

Nur wenn man bei langsameren Geschwindigkeiten beschleunigt, zeigt sich der Mazda verhalten: Man braucht im besten Fall drei Sekunden, um im zweiten Gang von 15 auf 30 km/h zu kommen. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr nach einem Abbiegevorgang muss also gut geplant sein.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinder-Dieselmotors kann sich sehen lassen - sie zählt zu den Besten in diesem Segment. Während störendes Brummen praktisch nicht im Innenraum wahrgenommen wird, sind Vibrationen nur in leichter Form an Lenkrad und Schalthebel wahrnehmbar.

Die Leistungsentfaltung des Motors ist angenehm gleichmäßig, setzt aber immer etwas verzögert ein, wenn man aus niedrigen Drehzahlen beschleunigen möchte. Insgesamt kann man mit dem Motor im Alltag aber sehr gut leben.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Schaltung des Mazda 3 ist gut gelungen. Sie ist recht knackig und präzise. Die Schaltwege fallen kurz aus, sodass sich auch schnelle Gangwechsel vornehmen lassen - dann kann es aber passieren, dass man die Schaltgassen nicht immer zuverlässig trifft. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich bei

ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm einlegen. Dank fein dosierbarer Kupplung und Berganfahrhilfe ist auch an Steigungen das Losfahren keine Herausforderung. Die Getriebeabstufung passt zum Motor, die Kurbelwelle rotiert bei Tempo 130 im größten Gang mit akzeptablen 2.500 1/min.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Mazda 3 liegt dank seinem tendenziell sportlich abgestimmten Fahrwerk sicher auf der Straße und besitzt wenig Aufbaubewegungen. Einzig Spurrinnen läuft er etwas nach.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Japaner, dass er sowohl unter Sicherheits- als auch dynamischen Aspekten überzeugen kann. Der Japaner begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, lässt sich im weiteren Verlauf aber dank effektiv regelndem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) sicher durch

den Parcours lenken.

Um die Agilität zu verbessern setzt Mazda in jedem 3er eine Regelung ein (G-Vectoring Control), die in die Motorsteuerung eingreift: Dabei wird beim Einlenken kurzzeitig das Drehmoment abgesenkt, wodurch der Mazda nickt und sich das Gewicht auf die Vorderachse verlagert. Der Japaner zeigt sich agil und das Heck drängt deutlich, aber gut kontrollierbar - auch bei einem vom Fahrer provozierten Lastwechsel.

2,2 Lenkung

⊕ Abgesehen vom wichtigen Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein gutes Lenkgefühl. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab und die Mittellage lässt sich nicht eindeutig erfühlen. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

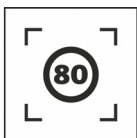
2,8 Bremse

Auch wenn die Bremse gut anspricht und sich sauber dosieren lässt, überzeugt der Mazda bei den Bremswegmessungen aus Tempo 100 nicht vollkommen: Der Kompaktwagen kommt erst nach 36,2 m zum Stehen, das können einige Konkurrenten besser.

2,4 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mazda 3 bietet allerhand moderne Sicherheitssysteme, die meisten sind aber nur für die Sports-Line erhältlich. Lediglich ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer und ein City-Notbremssystem sind ab der Center-Line serienmäßig verbaut. Bei der Sports-Line bremst das City-Notbremssystem zudem, wenn beim Zurücksetzen (bis 8 km/h) eine Kollision droht. Zudem gehören ein Spurwechselassistent, eine Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung (nur mit Navi) sowie ein Head-Up-Display (ausfahrbare Scheibe im Armaturenbrett und keine Projektion in die Windschutzscheibe) zum Serienumfang.



Verkehrszeichenerkennung

Die Verkehrszeichenerkennung funktioniert nur in Verbindung mit dem Navigationssystem.

Gegen Aufpreis erhält man eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und einen Notbremsassistenten für hohe Geschwindigkeiten sowie einen Spurhalteassistenten.

⊖ Dass die meisten Systeme nur der Sports-Line vorbehalten sind, ist unverständlich.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mazda 3 erreicht im ADAC Crashtest im Bereich Insassensicherheit 93 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test: 11/2013). Die Kopfstützen vorn reichen in der Höhe für Fahrer bis rund

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/ nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,90 m. Der Anschnallstatus der Passagiere wird dem Fahrer angezeigt.

3,1 Kindersicherheit

Der Mazda 3 erreicht im ADAC Crashtest im Bereich Kindersicherheit gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Test: 11/2013).

Auf den äußeren Fondplätzen sind die Gurt- und Schlossanlenkpunkte ungünstig tief unter dem Sitzpolster verbaut, was eine Kindersitzmontage mit den Gurten erschwert. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt - es empfiehlt sich eine Probemontage inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich, auch dank der Airbagabschaltung, Kindersitze aller Altersgruppen problemlos mit den Gurten befestigen - Isofix gibt es aber nicht. Mit dem Isofix-System können die äußeren Fondplätze problemlos genutzt werden.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind universale Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, für einige Gewichtsklassen gibt es aber spezielle Kindersitze aus dem Mazda-Zubehör, die verwendet werden dürfen.

3,4 Fußgängerschutz

Der Mazda 3 erreicht im ADAC Crashtest 65 Prozent der möglichen Punkte (Test: 11/2013). Der vordere Bereich der Motorhaube und die A-Säulen sind noch zu aggressiv gestaltet und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

4,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Beim Kraftstoffverbrauch gibt der Mazda mit den ermittelten 4,5 l Diesel auf 100 km ein gutes Bild ab. Aus der EcoTest-Messung resultiert eine CO₂-Bilanz von 143 g/km - dafür erhält der 3er in diesem Kapitel 36 von 60 möglichen Punkten.

5,5 Schadstoffe

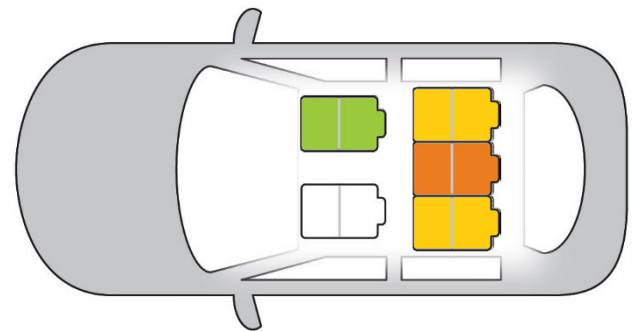
⊖ Der Mazda 3 stößt zu viele Stickoxide aus - und zwar in allen Testzyklen des ADAC EcoTests. Es zeigt sich bei Mazda, dass die technische Auslegung, über eine ungewöhnlich niedrige Verdichtung ohne spezielle Abgasnachbehandlung reicht, um die Euro6-Norm einzuhalten, spätestens mit dem WLTC aber an seine Grenzen kommt.

⊖ Im Fond lassen sie sich die Kopfstützen nur für 1,70 m große Passagiere herausziehen. Im Kofferraum fehlen stabile Zurrösen zur Ladungssicherung.

Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber ist nur im Automatikmodus aktiv, fährt man als Fahrer also etwa die hinteren Seitenscheiben manuell hoch, müssen die dort Sitzenden auf ihre Finger aufpassen. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich per einfachem Hebel direkt an der Tür bedienen - keine sinnvolle Lösung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

⊕ Ein Notbremssystem mit Personenerkennung gehört zum Serienumfang und reduziert das Risiko eines Zusammenstoßes.

4,0

UMWELT/ECOTEST

2,4

Verbrauch/CO₂

⊕ Beim Kraftstoffverbrauch gibt der Mazda mit den ermittelten 4,5 l Diesel auf 100 km ein gutes Bild ab. Aus der EcoTest-Messung resultiert eine CO₂-Bilanz von 143 g/km - dafür erhält der 3er in diesem Kapitel 36 von 60 möglichen Punkten.

5,5

Schadstoffe

⊖ Der Mazda 3 stößt zu viele Stickoxide aus - und zwar in allen Testzyklen des ADAC EcoTests. Es zeigt sich bei Mazda, dass die technische Auslegung, über eine ungewöhnlich niedrige Verdichtung ohne spezielle Abgasnachbehandlung reicht, um die Euro6-Norm einzuhalten, spätestens mit dem WLTC aber an seine Grenzen kommt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Im neuen EcoTest können so keine Punkte im Bereich Schadstoffe mehr erreicht werden, es bleibt also bei den 36

Zählern aus der CO₂-Bewertung. In Folge bekommt der Mazda nur zwei von fünf möglichen Sternen.

1,9 AUTOKOSTEN

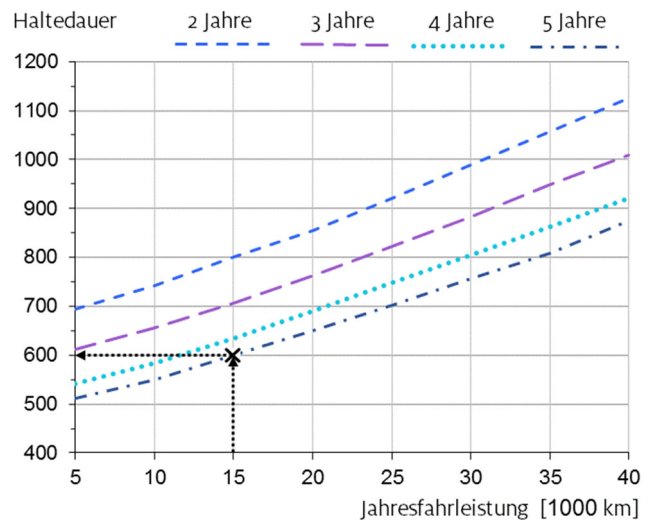
1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Japaner insgesamt gut ab. Zu verdanken hat der Mazda dies unter anderem den überschaubaren Betriebskosten. Die jährliche Kfz-Steuer fällt hingegen mit 150 Euro dieseltypisch nicht besonders günstig aus. In die Werkstatt muss der Kompakte alle zwölf Monate oder 20.000 km. Der 1,5 l-Diesel besitzt eine wartungsarme Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Die Herstellergarantie gilt für drei Jahre oder maximal 100.000 km.

Der Grundpreis für den Mazda 3 Skyactiv-D 105 in der Top-Version Sports-Line beträgt 26.790 Euro, was im Klassenvergleich kein Schnäppchen ist. Immerhin fährt der Mazda mit einer umfangreichen Sicherheits- und Komfortausstattung vor.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 100	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-G 165 i-ELOOP	SKYACTIV-D 105	SKYACTIV-D 150
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1998	4/1998	4/1498	4/2191
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	88 (120)	121 (165)	77 (105)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	150/4000	210/4000	210/4000	270/1600	380/1800
0-100 km/h [s]	10,6	8,9	8,2	11,0	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	210	185	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,1 S	5,8 S	3,8 D	4,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	119	119	135	99	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/22	17/26/22	16/24/23	18/24/23	18/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	78	88	120	150	233
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	486	561	595	548	598
Preis [Euro]	17.990	21.090	24.990	23.490	27.090

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, DPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	77 kW/105 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km	3,8 l
CO ₂ -Ausstoß	99 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,26 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/45 R18 W
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.795/1.465 mm
Leergewicht/Zuladung	1.335/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	364/1.263 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Mexiko, Salamanca

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,2/10,9/17,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	215/45 ZR18 93W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,6/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	4,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,0/5,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	120 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	1.130 km
Innengeräusch 130 km/h	70,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	340/730/1.130 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	77 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	599 Euro		
Steuer pro Jahr	150 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23		
Basispreis 3 SKYACTIV-D 105 Sports-Line	26.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.180
Km-Stand bei Testbeginn	12.132 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	1.250 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/1.250 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display (Scheibe in Armaturenbrett)	Serie
Verkehrszeichenerkennung (nur Navidaten)	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	1.250 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	1.250 Euro°
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	690 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,8
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	4,0
Komfort	2,8	Verbrauch/CO ₂	2,4
Federung	3,1	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,3		

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand