



## Mazda CX-3 SKYACTIV-G 121 Sports-Line

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (89 kW / 121 PS)

Das seit 2015 angebotene SUV im Kleinwagensegment wurde nach einer Bauzeit von rund drei Jahren sowohl optisch als auch technisch weiterentwickelt. Außen fällt optisch vor allem der neu gestylte Grill vorn auf; innen stechen das Lenkrad und der Bereich um den Dreh-Drück-Steller ins Auge. Dieser ist samt der Schnellwahltasten weiter nach vorn gerutscht und liegt damit besser zur Hand. Zudem ist die mechanische Handbremse einer elektrischen gewichen.

Darüber hinaus bietet der Neue eine umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. So gehört bei der getesteten Ausstattungsvariante ein automatisch abblendender Innenspiegel ebenso zum Serienumfang wie ein Navigationssystem, ein Head-up-Display und LED-Scheinwerfer. Optional (Technik-Paket) können letztere auch durch Matrix-LED-Scheinwerfer ersetzt werden, die ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht erlauben und dabei andere Verkehrsteilnehmer ausschattieren.

Das Technik-Paket beinhaltet auch ergänzend zum serienmäßigen City-Notbremssystem einen Abstandsregeltempomaten samt Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten und ein System, dass beim Rückwärtsfahren das Fahrzeug automatisch stoppt, wenn eine Kollision droht. Ein Totwinkelassistent sowie eine Spurverlassenswarnung ist beim Sports-Line wiederum Serie.

In der Summe präsentiert sich der CX-3, für den Mazda in der getesteten Variante mindestens 24.580 Euro verlangt, als ausgewogenes SUV, das dank der höherbauenden Karosserie gegenüber einem "Standardauto" Vorteile beim Einstieg bietet, aber einen nur durchschnittlichen Federungskomfort und einen höheren Kraftstoffverbrauch vorweist: 6,6 l/100 km im Ecotest sind, besonders im Klassenvergleich, kein Ruhmesblatt. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Fiat 500X, KIA Stonic, Opel Crossland X, SEAT Arona.

**+** recht bequemes Ein-/Aussteigen möglich, gutes Platzangebot vorn, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

**-** kein Fehlbetankungsschutz, mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, recht kleiner Kofferraum

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,0**

### Zielgruppencheck

**Familie** **3,7**

**Stadtverkehr** **3,4**

**60+** **Senioren** **2,9**

**Langstrecke** **3,0**

**Transport** **3,7**

**Fahrspaß** **3,2**

**Preis/Leistung** **2,4**

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 3,1 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. So sind beispielsweise die Türen mehrteilig ausgeführt, was sichtbare Schweißverbindungen bedingt. Türrahmenverkleidungen, die die betreffenden Stellen verdecken könnten, hat sich Mazda allerdings auch gespart. Darüber hinaus sind die Seitenverkleidungen des Kofferraums hart und kratzempfindlich.

Im Innenraum zeigt sich ein ähnliches Bild: Es dominiert einfaches Hartplastik, das mit Karbon- und Aluapplikationen,

farblich abgesetzten Elementen sowie Lederimitat etwas aufgewertet wird. Die Verarbeitung selbst erntet keine nennenswerte Kritik.

Der Motorraum ist nach unten komplett verkleidet, am restlichen Unterboden fehlen aber aerodynamische Maßnahmen. An den Fahrzeugseiten sind Stoßleisten verbaut, die den Lack vor Kratzern schützen sollen. Diese sind an den Türen jedoch tief positioniert, wodurch sie nicht optimal wirken können.

⊖ Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Im CX-3 finden vier Personen bequem Platz, der schmale Fondmittelsitz eignet sich dagegen nur für Kurzstrecken. Die mögliche maximale Zuladung fällt mit 437 kg gering aus. 50 davon dürfen auf dem Dach transportiert werden, und 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 nur bis 625 Kilogramm gezogen werden.

Mit einer Tankfüllung von 48 Litern lässt sich mit dem Mazda CX-3 SKYACTIV-G 121 eine Reichweite von rund 725 Kilometern realisieren (basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 6,6 l/100 km).

Mit einer Länge von knapp 4,30 m, einer Breite von 2,06 m und

einem Wendekreis von 11,6 m bietet der CX-3 eine befriedigende Stadttauglichkeit.

⊖ 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 auch nicht optional in der Preisliste zu finden. Die Tankklappe lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum öffnen und ist nicht mit der Zentralverriegelung verbunden. Zudem fehlt ein spezieller Mechanismus im Tankstutzen, der ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.

### 3,0 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des CX-3 entziehen sich zwar dem Blick des Fahrers, lassen sich aber zufriedenstellend abschätzen. Dank der leicht erhöhten Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen aber gut überblicken. Bei Regen dürfte die Frontscheibe etwas großflächiger gewischt werden.

⊕ Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Die Außenspiegel sind groß, der linke besitzt darüber hinaus einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel kleiner ausfällt. Beim Rangieren helfen beim Sports-Line serienmäßig Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Rückfahrkamera - andere Helferlein werden nicht angeboten.

In der getesteten Variante ist der Mazda serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen und durch Ausschattieren anderer Verkehrsteilnehmer ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht

erlauben. Eine Abbiege- oder Kurvenlichtfunktion besitzen sie aber nicht.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊖ 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. Bei aktivierter Warnblinkanlage wird die Blinkerfunktion unterbunden, sodass eine Richtungsänderung beispielsweise beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der CX-3 Sports-Line ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Man kann das Fahrzeug per Taste am Türgriff (vorn) entriegeln, entfernt man sich vom Auto, verriegelt es automatisch (Funktion abschaltbar). Der Fahrzeugschlüssel ist aber nach wie vor etwas ungünstig, da seine Tasten klein geraten sind und sich auch leicht verwechseln lassen.

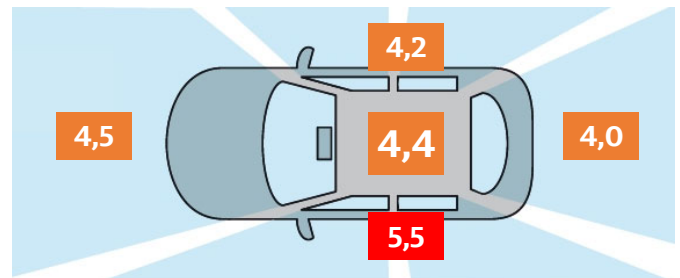
Der CX-3 bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem konventionellen Kleinwagen, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 49 cm über der Straße in günstiger Höhe. Die Türausschnitte sind vorn ordentlich dimensioniert, große Personen sollten dennoch auf den Kopf achten, damit dieser nicht an der schräg verlaufenden A-Säule gestoßen wird. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und der in den Einstiegsbereich ragende Radlauf - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn in drei und hinten in zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter

## 3,8 Kofferraum-Volumen

Der mit dem Bose-Soundsystem ausgestattete Testwagen besitzt unterhalb des Kofferraumbodens einen Subwoofer und Styroporeinlagen - beides nimmt etwas Kofferraumvolumen ein. Darüber hinaus ist der Testwagen mit einem variablen Kofferraumboden ausgestattet. Befindet sich dieser in unterer Position, beträgt das Volumen bis zur Kofferraumabdeckung gemessen nur 210 Liter. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, finden 320 Liter Platz. Dann lassen sich hinter der Rücksitzbank fünf Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) 555 Liter zur Verfügung. Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, können 925 l verstaut werden.

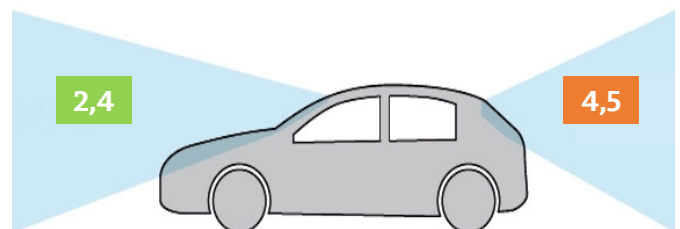
## Rundumsicht

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.



Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit lang den Heimweg aus, die Funktion lässt sich mittels Fernlichthebel aktivieren.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden.

Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Lediglich 210 l | Gepäck fasst der Kofferraum des CX-3 mit dem verbauten Soundsystem. Ohne dieses passen 55 l mehr hinein.

### 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ 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, das Ladeabteil aber nicht besonders tief. Zum Ausladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da die Stufe zur Ladekante nur sechs Zentimeter beträgt, wenn sich der verstellbare Boden in der

oberen Position befindet. Stellt man den Boden nach unten, ist die Stufe etwa doppelt so hoch.

⊖ Zum Einladen muss das Ladegut über die hohe Ladekante gewuchtet werden, die sich 79 Zentimeter über der Fahrbahn befindet. Es ist nur auf einer Seite eine Kofferraumbeleuchtung angebracht, weshalb der Gepäckraum entsprechend schlecht ausgeleuchtet wird.

### 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn möglich. Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen Ablagefächer. Kleinigkeiten können zwar unter dem Ladeboden verstaut werden, Fächer, die ein Verrutschen verhindern, gibt es aber nicht. Zur Ladungssicherung gibt es nur Kunststoff- und keine stabilen Zurrösen. Am Dachhimmel fehlen Befestigungsösen

für ein Trennnetz, so dass jenes auch nicht im Nachhinein geordert werden kann.

⊕ Für die Gurte gibt es Halterungen an den Lehnen, so dass die Gurte beim Zurückklappen nicht eingeklemmt oder gar beschädigt werden können.

## 3,1 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. 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.

⊕ 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 besonders 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 und nicht beleuchtet. Man kann die Licht- und Scheibenwischerregelung aber auch getrost dem Fahrzeug überlassen.

Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist aber nicht einwandfrei gestaltet. Es wird 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 via ausfahrbarer Scheibe im Armaturenbrett lässt sich zumindest die Fahrgeschwindigkeit aber gut ablesen. Unpraktisch: Auch bei deaktiviertem Head-Up-Display fährt die Scheibe nicht ein. Darüber hinaus 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. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Durchschnitts- und Momentanverbrauch sowie die Restreichweite.



Die Verarbeitung im Innenraum ist vernünftig, die Materialanmutung der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung gibt wenig Anlass zur Kritik.

Das Hauptdisplay ist in guter Höhe angeordnet und lässt sich im Stand entweder durch Berührung oder mittels zentralem Dreh-Drück-Regler zwischen den Sitzen steuern. Während der Fahrt ist die Steuerung nur mittels letzterem möglich. Das Klimaanlagebedienteil ist etwas tief eingebaut, aber einfach und problemlos zu bedienen.

## 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Ausstattung in der Sports-Line Ausstattung ist sehr umfangreich. Ein Radio mit DAB+ sowie ein CD-Player sind ebenso serienmäßig an Bord wie eine Bluetooth-Freisprechanlage, Internetradio über Apps und eine Sprachsteuerung. Es gibt einen AUX- sowie mehrere USB-Anschlüsse. Darüber hinaus ist ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich.

Das Navigationssystem mit Kartenmaterial auf SD-Karte verbaut Mazda serienmäßig und auch die erweiterte Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto gibt es ab Werk. Gegen Aufpreis wird das BOSE-Soundsystem mit sieben Lautsprechern angeboten.

## 2,7 Raumangebot vorn

Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,90 Meter genügend Beinfreiheit vor. Kopf- und Beinfreiheit liegen

## 4,9 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond geht es deutlich beengter zu. Hier merkt man den CX-3 an, dass er der Kleinwagenklasse angehört. Die Beinfreiheit reicht nur für Insassen mit einer Körpergröße von rund 1,65 Meter, wenn die Vordersitze für 1,85 Meter große

## 3,9 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda CX-3 werden keine Sitzvarianten angeboten. Auch um die Anzahl und Größe von Ablagen ist es im CX-3 nicht gut bestellt. So fallen alle Türfächer klein aus und eine Lehnentasche findet sich beispielsweise nur an der Beifahrerseite. Immerhin findet man im überarbeiteten CX-3 nun zwei

# 3,1 KOMFORT

## 3,2 Federung

Den CX-3 gibt es ausschließlich mit einem Standardfahrwerk, das einerseits recht hölzern auf kurze Stöße anspricht und andererseits das SUV recht ausgeprägt wanken lässt. Verstelldämpfer mit adaptiver Regelung werden nicht angeboten.

⊖ Im Kombiinstrument fehlt eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige. Es wird dem Fahrer nur per Kontrolllampe angezeigt, dass der Motor noch kalt ist. Beim Wechsel vom Gas auf die Bremse kann man versehentlich mit der Schuhsohle am Bremspedal hängen bleiben.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden aufgrund der geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz.

auf ähnlichem Niveau. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich ordentlich, absolut gesehen durchschnittlich aus. Das Raumgefühl geht in Ordnung.

Personen eingestellt sind. Die Kopffreiheit fällt hier etwas großzügiger aus. Das Raumgefühl ist aufgrund des engen Innenraums, der hohen Fensterlinie und der schmalen Scheiben nicht angenehm.

Becherhalter im Fond, die in der ausklappbaren Mittelarmlehne installiert sind. Das Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format und ist weder klimatisiert noch abschließbar. Immerhin wird es beleuchtet.

Das Fahrwerk muss mit einer Verbundlenker-Hinterachse auskommen, die leichter und kompakter baut, aber Unebenheiten nicht so gut absorbieren kann, wie eine aufwändiger konstruierte Mehrlenkerachse. Sowohl im niedrigen als auch mittleren

Geschwindigkeitsbereich dringen vor allem Kopfsteinpflaster, Querfugen und auch Einzelhindernisse deutlich zu den Insassen durch. Auf der Autobahn ist der Fahrkomfort etwas besser,

bei regelmäßiger Anregung neigt das SUV aber zu leichtem Stuckern. Zudem merkt man auch das hohe Eigengewicht der Räder beim Überfahren von Einzelhindernissen.

### 3,0 Sitze

Die Vordersitze sind serienmäßig in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung einstellbar. Am Fahrersitz findet sich zudem eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Ordert man die optionale Lederausstattung, lässt sich der Fahrersitz, dann auch in der Neigung, elektrisch einstellen (samt Memoryfunktion). Für den Beifahrersitz werden keine weiteren Justiermöglichkeiten angeboten.

Die Vordersitze sind ordentlich konturiert, der Seitenhalt aber auch aufgrund des rutschigen Lederpolsters nicht ideal. Die

Sitzflächen könnten zudem etwas länger sein. Der Fahrer findet eine angenehme Sitzposition, die sich aber mit einer einstellbaren Mittelarmlehne noch weiter verbessern ließe. Der Rücksitzbank fehlt es an Kontur und sie ist zudem sehr weich gepolstert. Man sitzt tief und die Oberschenkel werden nicht gut unterstützt.

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

### 3,3 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 69,2 dB(A). Das ist kein besonders niedriger Wert. Der Motor ist unter Last durchaus präsent, wird aber zumindest bis etwa 4.000 1/min nicht zu laut. Die Geräuschkulisse ergibt sich

aus einem Mix von Motor-, Umgebungs- und Windgeräuschen. Lässt man den Motor allerdings mit hohen Drehzahlen arbeiten, stellt er die Insassen auf eine harte Belastungsprobe und dominiert den Geräuschpegel - daher sollte der Fahrer hohe Drehzahlbereiche meiden.

### 3,0 Klimatisierung

Ab der Center-Line ist der Mazda CX-3 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Ab Exclusive-Line gibt es zudem serienmäßig Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Scheiben

im Fond. Eine Lenkradheizung kann optional erworben werden.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

Der CX-3 gibt bei den Fahrleistungen ein gutes Bild ab, mag aber hochgedreht werden, um die volle Leistung zu entfalten. Denn die maximale Leistung des nicht aufgeladenen Zweiliter-Fremdzünders von 121 PS steht erst bei 6.000 1/min zur Verfügung. Das maximale Drehmoment von 207 Nm gibt es bei 2.800 1/min an.

Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Mazda in 6,0 Sekunden (2./3. Gang). Im

vierten und fünften Gang können sich auch die Elastizitätswerte sehen lassen. Es vergehen 9,0 bzw. 12,2 Sekunden, bis der CX-3 von 60 auf Tempo 100 beschleunigt hat. Im sechsten Gang braucht der Mazda zufriedenstellende 17,3 Sekunden. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr geht gut von der Hand, es braucht zwei Sekunden um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen.

### 2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Im Fahrbetrieb sind zwar stets leichte Vibrationen des rau laufenden Motors, vor allem unter Last, im Innenraum spürbar, stören aber nicht über Gebühr. Was allerdings im Alltag negativ auffällt, ist das Rucken bzw. Vibrieren des Motors im Leerlauf. Während der Vierzylinder bei niedrigen Drehzahlen nur wenig

zum Dröhnen neigt, zeigt er sich überdurchschnittlich brummig im mittleren bis hohen Drehzahlbereich und wird dann auch laut.

Das Ansprechverhalten ist gut - typisch für einen Saugmotor. Die fehlende Turboaufladung lässt ihn aber insgesamt auch etwas zäh wirken

## 2,1 Schaltung/Getriebe

Das gut gestufte Sechsganggetriebe ist insgesamt recht kurz übersetzt: bei 130 km/h liegen im sechsten Gang 3.000 Umdrehungen an.

⊕ Die Schaltung des CX-3 ist gut gelungen. Der Schalthebel ist präzise geführt, die Gänge lassen sich knackig schalten. Die Schaltwege fallen tendenziell kurz aus, so dass sich auch

schnelle Gangwechsel vornehmen lassen. Wird die Kupplung dabei aber gefühllos betätigt, kommt es zu Schaltschlägen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert. Dadurch lässt er sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm einlegen. Eine Gangempfehlung und die Autohold-Funktion unterstützen den Fahrer im Alltag.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des CX-3 ist zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse quittiert das SUV mit leichtem Nachschwingen und der Aufbau wankt leicht, insgesamt ist das Verhalten aber unkritisch. Die Mittenzentrierung der Lenkung ist nicht perfekt, wodurch auch Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität haben. Im ADAC Ausweichtest fährt der CX-3 ein befriedigendes Resultat ein. Wird der Ausweichvorgang mit hohen Lenkwinkeln und -geschwindigkeiten eingeleitet, drängt das SUV zunächst etwas mit dem Heck. Daraufhin greift das ESP beim Zurücklenken rigide ein und bremst den Mazda stark aus. Dadurch wird zwar ein Schleudern vermieden, durch den starken Eingriff schiebt der Wagen aber auch

stark über die Vorderräder. Auch wenn der neue CX-3 serienmäßig mit der Fahrdynamikregelung (GVC) ausgestattet ist, die mit Hilfe von Motor- bzw. Drehmomentsteuerung für eine Achslastverlagerung und damit für ein besseres Handling sorgen soll, ist das SUV dennoch beim Ausweichtest nicht optimal lenk- bzw. positionierbar.

Wird das Gaspedal in Kurven gehoben, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der CX-3 mit dem Heck nach. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm aber zuverlässig und hilft dem Fahrer.

### 2,5 Lenkung

Die im Mazda CX-3 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt noch gut abgestimmt, bietet aber vor allem bei niedrigeren Geschwindigkeiten wenig Rückmeldung.

⊕ Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Mazda gelassen steuern. Dann zentriert sie ordentlich und der Fahrer

kann die Mittellage gut erfühlen. Somit lassen sich auch kurvige Landstraßen ohne große Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf weitgehend zielgenau bewältigen.

Die Übersetzung der Lenkung ist direkt, von Anschlag zu Anschlag sind etwa 2,8 Lenkradumdrehungen nötig.

### 2,0 Bremse

⊕ Die Bremse ist gut dosierbar und spricht spontan an. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt bis zum Stillstand 33,8 m (Mittelwert aus zehn Messungen), was ein guter Wert ist.

⊖ Beim Bremsen in Kurven zeigt sich das Heck sehr sensibel und läuft aus der Spur, das Verhalten ist für den Fahrer anspruchsvoll.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line ist das Angebot an Sicherheitsausstattung recht umfangreich, allerdings gibt es nicht alle Systeme ab Werk. Vom Band rollt der Testwagen mit ESP, einem City-Notbrems- und Totwinkelassistenten sowie einem Spurverlassenwarner. Ein Head-up-Display ist beim Sports-Line ebenfalls Serie. Zudem warnt der Mazda den Fahrer beim Rückwärtsausparken, wenn sich Querverkehr nähert. Optional bremsst der CX-3 bei einem möglichen Zusammenstoß. Ebenfalls aufpreispflichtig ist ein Abstandsregeltempomat samt Notbremsystem für höhere Geschwindigkeiten. Das Notbremsystem ist zwischen 15 und 200 km/h aktiv, wobei zumindest bis 160 km/h noch gebremst wird, darüber erfolgt nur noch eine Kollisionswarnung. Eine Müdigkeitserkennung gibt es ebenso gegen Mehrpreis wie eine Verkehrszeichenerkennung.

### 2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 85 Prozent für den Insassenschutz erreicht der Mazda CX-3 im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein gutes Resultat (Stand 08/2015). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis knapp 2,10 m Größe.

Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.
























⊖ Die hinteren Kopfstützen sind unterdimensioniert. Sie reichen nur für Personen bis knapp 1,60 m. 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 aber bei voll beladenem Kofferraum unter Umständen dann schlecht erreichbar. Zudem gibt es keine stabilen Zurrösen zur Gepäcksicherung im Kofferraum, sondern nur Kunststoffhaken.

### 3,2 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erreicht der CX-3 im Bereich der Kindersicherheit zufriedenstellende 79 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ 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 Lehnenrück-

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



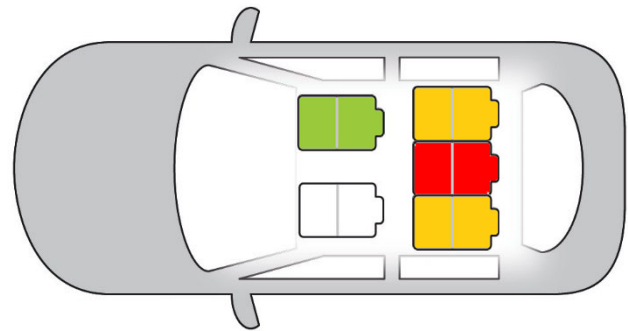
seite. Doch auch mit den vorhandenen und selbst für Babyschalen ausreichend langen Gurten können Kindersitze recht stabil befestigt werden. Die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Allerdings sind die Gurtanlenkpunkte etwas ungünstig unter dem Polster verbaut. Der Beifahrerairbag 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. Die Seitenscheiben weisen hohe Schließkräfte auf und es fehlt ein Einklemmschutz. Dies stellt für Kinder ein immenses Verletzungsrisiko dar. Die Kindersicherungen der hinteren

Türen können auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

### 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)

## 1,9 Fußgängerschutz

Der Mazda CX-3 erreicht im ADAC Crashtest gute 84 Prozent der möglichen Punkte. Der vordere Bereich der Motorhaube und die A-Säulen sind noch zu aggressiv gestaltet und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

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

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der CX-3 SKYACTIV-G 121 erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 178 g/km nur 24 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein durchschnittlicher Testverbrauch von 6,6 Liter auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr verbraucht der Mazda trotz Start-Stopp-System hohe 6,6 l/100 km. Außerorts fällt der Kraftstoffkonsum zwar auf 5,8 l, steigt aber auf der Autobahn wieder auf 7,8 l/100 km. Insgesamt kein rühmliches Resultat für ein SUV im Kleinwagensegment.

### 2,4 Schadstoffe

⊕ Der nach Euro 6d-TEMP homologierte CX-3 hat die Partikelemissionen auch ohne Partikelfilter im Griff, allerdings steigt der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnteil stark an. So erreicht das SUV in diesem Kapitel 36 der 50 möglichen Punkte. Die insgesamt erreichten 60 Punkte genügen aber nur für ein drei Sterne Resultat im ADAC Ecotest.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	66	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante liegt bei mindestens 24.580 Euro - das ist zwar für einen Kleinwagen nicht wenig Geld, allerdings bekommt man ein Auto mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Serienmäßig an Bord sind unter anderem Parksensoren vorn und hinten samt Rückfahrkamera und, Sitzheizung vorn, Navigationssystem, digitaler Radioempfang, ein City-Notbremssystem samt Personenerkennung und LED-Scheinwerfer. Gegen moderaten Aufpreis erhält man im Paket einen Abstandsregeltempomat samt Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten, eine Verkehrszeichenerkennung

und Matrix-LED-Scheinwerfer.

Zum Service in die Werkstatt muss der CX-3 alle 20.000 km oder alle zwölf Monate. Das zeitliche Intervall ist vor allem für Wenigfahrer von Nachteil. Immerhin besitzt der Motor eine wartungsarme Steuerkette. Die Kfz-Steuer beträgt 148 Euro pro Jahr.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 16 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 24) und Teilkaskoversicherung (Klasse 28) dagegen kommen teuer.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 121 Prime-Line	SKYACTIV-G 150 Exclusive-Line AWD	SKYACTIV-D 115 Center-Line
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1759
Leistung [kW (PS)]	89 (121)	110 (150)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	207/2800	207/2800	270/1600
0-100 km/h [s]	9,0	8,8	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	200	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/28	15/25/28	17/23/28
Steuer pro Jahr [Euro]	148	182	257
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	17.990	25.290	22.290

#### 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 Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	89 kW/121 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	207 Nm bei 2.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,6/6,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	149/141 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.275/1.765/1.535 mm
Leergewicht/Zuladung	1.259/433 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.260 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	625/1200 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,0/12,2/17,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,8/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	151 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.055 mm
Leergewicht/Zuladung	1.255/437 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	210/555/925 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>140 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>61 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>164 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>257 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	622 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	148 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/28		
Basispreis CX-3 SKYACTIV-G 121 Sports-Line	24.280 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.119 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.670 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 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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 (Technik-Paket)	1.400 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Technik-Paket)	Serie/Serie/1.400 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung (Technik-Paket)	1.400 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (Technik-Paket)	Serie/1.400 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung (Technik-Paket)	1.400 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**2,0**

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

Stand: Mai 2019  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand