



## Mazda 3 SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150 Selection

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Seit 2019 ist die vierte Generation des Mazda 3 auf dem Markt. Der Japaner zieht die Blicke auf sich – und das nicht nur im typischen Mazda-Rotmetalllack (Magnarot). Der Kompaktwagen ist ein echtes Designerstück geworden, dabei fallen vor allem die tief heruntergezogene, aggressiv dreinblickende Front, die lange Motorhaube sowie die glattflächige Karosserie ins Auge. Allerdings leidet die Funktionalität teilweise darunter. Die Rundumsicht besonders nach hinten ist schlecht, der Fahrzeugfond ist eng und die Ladekante hoch. Im Innenraum macht der Dreier ebenfalls ordentlich was her.

Auch technisch hat der Mazda einiges zu bieten. Der Zweitliter-Benziner kombiniert ein Mild-Hybrid-System entweder mit einer innovativen Kompressionszündung (Skyactiv-X) oder einer Zylinderabschaltung (Skyactiv-G). Der Skyactiv-G ist in zwei Leistungsstufen mit 122 oder 150 PS erhältlich, der sein Drehmoment wahlweise über ein Schalt- oder Automatikgetriebe an die Vorderachse überträgt – Allradantrieb ist dem Skyactiv-X vorbehalten.

Wir testen den Mazda 3 Skyactiv-G mit dem stärkeren Vierzylinder und Sechsgang-Schaltgetriebe in der Ausstattungsvariante Selection. Im ADAC Ecotest kommt der Sauger auf einen Verbrauch von 6,0 l/100 km – ein durchschnittliches Ergebnis. Ein wahrer Quell der Freude ist die Sechsgang-Schaltung, die sich sehr knackig und auf kurzen Wegen bedienen lässt. Als knackig lässt sich auch die Fahrwerksabstimmung beschreiben. Die Fahreigenschaften sind agil, der Federungskomfort kann aufgrund der straffen Abstimmung nicht mit den besten Konkurrenten mithalten. Eine adaptive Dämpferregelung ist für den Mazda nicht zu haben.

Was die meisten Konkurrenten in der Kompaktklasse aber nicht bieten: Ein so wertiges Interieur und eine derart umfangreiche Serienausstattung. Selbst ein Head-up-Display ist serienmäßig, auch Apple CarPlay beziehungsweise AndroidAuto oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung muss man nicht extra bezahlen. Da der Grundpreis mit 25.432 Euro dennoch noch weit diesseits der selbsternannten Premium-Marken liegt, ist der Mazda 3 mit dem Skyactiv-G Motor eine echte Empfehlung in der Kompaktklasse. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, Opel Astra, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.








- + sehr umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, knackige Schaltung, edles Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften
- schlechte Rundumsicht, wenig Platz im Fond, hohe Ladekante

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #ffc107; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #ffc107; padding: 2px 5px;">3,4</span>
	Senioren	<span style="background-color: #ffc107; padding: 2px 5px;">3,1</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #92d050; padding: 2px 5px;">2,5</span>
	Transport	<span style="background-color: #ffc107; padding: 2px 5px;">3,3</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #ffc107; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #92d050; padding: 2px 5px;">2,1</span>

Ecotest ★★★★☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Während man vielen Kompaktmodelle den immensen Kostendruck bei der Materialqualität teils recht deutlich ansieht, geht Mazda erfreulicherweise einen anderen Weg. Im Vergleich zum Vorgänger wirkt das aktuelle Modell nochmals eine ganze Spur wertiger. Das Interieur macht einen soliden Eindruck und muss sich vor der deutschen Premiumkonkurrenz keineswegs verstecken. Während beispielsweise beim Golf die hinteren Türverkleidungen aus Hartplastik gefertigt sind, bestehen diese beim Mazda zumindest im oberen Bereich aus geschäumtem Kunststoff. Auch die Verarbeitungsqualität gibt

nur wenig Grund zur Klage. So haben die Drehregler der Klimaregelung spürbar Spiel und die Mittelarmlehne gibt etwas nach, wenn man den Arm darauf ablegt. Die Karosserie ist ebenfalls sorgfältig gefertigt, auch wenn einige Fugen nicht ganz gleichmäßig verlaufen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab aufgehalten, sein Handling ist weniger praktisch als eine Gasdruckfeder.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,0 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 850 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 490 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 t wiegen,

falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es nur bis zu 600 kg sein.

⊖ Der Dreier von Mazda ist serienmäßig mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Ein Not- oder gar ein vollwertiges Ersatzrad ist für den Japaner nicht zu haben. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

### 2,8 Licht und Sicht

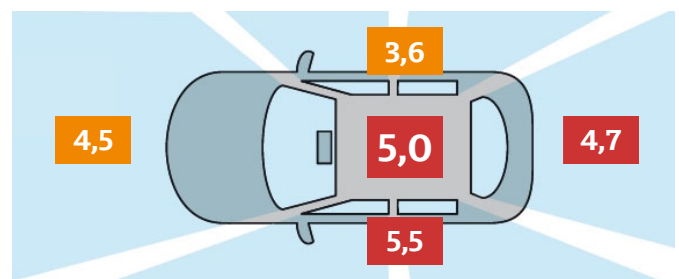
⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe sehr schräg verläuft. Gegenstände vor dem Fahrzeug sind aufgrund der stark abfallenden Motorhaube gut zu erkennen. Die Scheibenwischer bieten ein großes Wischfeld. Die in die Wischer integrierten Spitzdüsen kennt man sonst nur aus der Premiumklasse, sie tragen dazu bei, dass das Waschergebnis selbst bei hohen Geschwindigkeiten gut ausfällt.



Die breiten Dachsäulen und die hoch angesetzten, schmalen Fenster schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

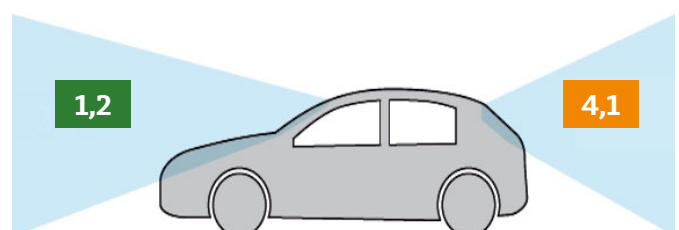
### Rundumsicht

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.



Rückfahrkamera und Parksensoren vorn und hinten sind beim Mazda 3 Selection serienmäßig – gegen Aufpreis kommen noch drei weitere Kameras hinzu, die ein 360°-Bild der Fahrzeugumgebung erzeugen. Bereits ab Werk ist der Mazda 3 mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das können nur wenige Kompaktfahrzeuge von sich behaupten. Unser Testwagen ist mit den optionalen Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die eine gute und homogene Ausleuchtung erzeugen. Das System bietet zudem einen blendfreien Fernlichtassistenten sowie unterschiedliche Lichtfunktionen, wie beispielsweise das gezielte Ausleuchten von Kreuzungsbereichen. Auch die Rückleuchten sind in LED-Technik ausgeführt. Der Innen-

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorn klappt dank den angemessen dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos, lediglich an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze befinden sich mit 40 cm über der Fahrbahn (Sitze ganz nach unten gestellt) recht weit unten. Der Schweller ist allerdings weder zu breit noch zu hoch.

Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas unbequemer. Hier stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, die nach hinten abfallende Dachlinie und die lange Tür, die zur Folge hat, dass sich die Tür in engen

## 3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nur durchschnittlich aus, hier bieten einige Konkurrenten mehr Platz. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 325 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 415 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 685 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.040 l Volumen verfügbar.

## 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist allerdings nicht erhältlich. Die Klappe gibt eine recht große Öffnung frei, die im unteren Bereich allerdings breiter sein dürfte. Der Ladeboden ist nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen eben, so dass auch sperriges Gut vernünftig verladen werden kann. Leider fehlt eine Möglichkeit, die demontierte Hutablage unter dem Kofferraumboden zu verstauen.

⊕ Die Heckklappe ist weit vorn angeschlagen, weshalb sie voll geöffnet nicht nach hinten über das Fahrzeug hinausragt.

spiegel blendet ebenso wie der asphärisch gestaltete linke Außenspiegel ab Werk automatisch ab.

⊖ Beim Mazda 3 stand ganz klar das Design im Vordergrund, die Funktionalität – in diesem Fall die Rundumsicht – leidet darunter. Besonders nach hinten sieht man aufgrund der sehr breiten C-Säulen und der nach hinten ansteigenden Fensterunterkante der Fondtüren sehr wenig. Gegenstände hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar. Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert. Ein Parkassistent ist nicht erhältlich.

Parklücken nicht sonderlich weit öffnen lässt. Die Türen werden vorn und hinten an drei Positionen sicher offengehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. Die Umfeldbeleuchtung umfasst neben den Front- und Rücklichtern auch Zusatzleuchten in den Außenspiegeln.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – näheres unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse von durchschnittlicher Größe.

Sich den Kopf anzustoßen, wird so sehr schwierig und ist erst ab etwa zwei Meter Körpergröße zu befürchten.

⊖ Die Ladekante liegt 77 cm über der Straße und 21 cm über dem Ladeboden. Das hat zur Folge, dass das Be- und Entladen besonders schwerer Gegenstände mühsam ist. Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach ausgeleuchtet.

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt leicht, bei ganz nach hinten geschobenem Vordersitz muss die Kopfstütze der Rücklehne zum Umklappen allerdings entfernt werden.

⊖ Im Kofferraum mangelt es an Verstaumöglichkeiten. Ablagefächer und Taschenhaken sucht man vergebens. Durch

das optionale Bose-Soundsystem (Testwagenausstattung) befindet sich in der Reserveradmulde unter dem Ladeboden der Subwoofer, sodass unterhalb des Kofferraumbodens kein zusätzlicher Stauraum zur Verfügung steht.

Ösen für ein Kofferraumtrennnetz sind nicht vorhanden, die ausgezogenen Kopfstützen erzielen zumindest bei aufgestellter Rücksitzlehne eine vergleichbare Schutzwirkung und halten große Gegenstände zurück.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Mazda 3 wirkt nicht nur aufgeräumt, es lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Trotz des aktuellen Trends, immer mehr Funktionen über einen Touchscreen zu steuern, hat der Dreier eine separate Klimabedieneinheit. Das 8,8 Zoll große und weit oben platzierte Mittendisplay verzichtet sogar vollständig auf eine Touchfunktion – beim Vorgänger war diese zumindest noch im Stand verfügbar. Das Mazda Connect-Bediensystem wird ausschließlich über den vor dem Schalthebel positionierten Dreh-Drück-Steller samt Direktwahlwahltasten gesteuert. Dies hat gegenüber der Befehlseingabe per Touchscreen, die inzwischen die allermeisten Hersteller nutzen, den großen Vorteil, dass man das System auch während der Fahrt trotz der Aufwärtbewegungen des Fahrzeugs zielsicher bedienen kann. Die Menüstruktur erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen sind jedoch in den Tiefen des Systems und dort nur umständlich zu erreichen. Auch bei der Instrumentierung folgt Mazda nicht dem aktuellen Trend: Anstatt eines digitalen Kombiinstruments kommen im kompakten Japaner klassische Rundinstrumente zum Einsatz. Erst bei genauerem Hinsehen wird ersichtlich, dass der große zentrale Tachometer über ein hochauflösendes TFT-Display dargestellt wird. In puncto Ablesbarkeit ist das nicht zu übertreffen. Auf die Möglichkeit, beispielsweise die Navigationskarte im Kombiinstrument einzublenden, muss

der Kunde allerdings verzichten.

Das Multifunktionslenkrad ist hingegen etwas unübersichtlich geraten. Das liegt nicht nur an den vielen Tasten, sondern vor allem an der teils schlechten Ablesbarkeit (teilweise weiße Schrift auf silbernem Grund).

⊖ Bei ganz geöffneten Türen muss man sich zum Erreichen der Griffmulden weit aus dem Auto beugen.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können überzeugen und liegen, auch angesichts des Preises, auf hohem Niveau. Die Bedienung ist funktionell, insbesondere weil man auf modischen Schnickschnack verzichtet.

### 2,7 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im neuen Mazda 3 ist passabel. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, SD-Navigationsystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis steht ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung.

Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk sucht man wie bei vielen neuen Modellen inzwischen vergebens.



## 2,6 Raumangebot vorn

Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Mazda 3 vorn ordentlich Platz. Selbst 1,90 m große Insassen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast zwei Meter reichen. Die hohe Seitenlinie und die damit

verbunden schmalen Fenster sorgen in Verbund mit der breiten Mittelkonsole und dem schwarzen Dachhimmel für ein nur durchschnittliches Raumgefühl.

## 4,1 Raumangebot hinten

⊖ Auf das Raumangebot im Fond hat Mazda bei der Entwicklung des Dreiers wenig Wert gelegt. Bei auf eine 1,85 m große Person eingestelltem Fahrersitz reicht die Beinfreiheit im Fond gerade einmal für 1,75 m große Mitfahrer, die noch eine Handbreit Platz über dem Kopf haben. Das Raumgefühl fällt im Fond aufgrund der sehr schmalen Seitenfenster und der niedrigen Dachlinie nochmals schlechter aus als in der ersten Reihe.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Mazda 3 in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen selbst 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es eine



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Größe von 1,75 m Platz.

geschlossene Lehnentasche an der Rückseite des Beifahrersitzes. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, allerdings beleuchtet und mit Filz ausgekleidet.

## 2,6 KOMFORT

### 2,8 Federung

Der Mazda 3 ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet. Im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten gibt es dazu auch keine Alternative – weder ein Sportfahrwerk noch eine adaptive Dämpferregelung.

Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt. Der Komfort bleibt dabei zwar nicht auf der Strecke, einige Konkurrenzmodelle halten Fahrbahnunebenheiten jedoch wirksamer von den Insassen fern. Statt der serienmäßigen 16-Zoll-Bereifung war der

Testwagen mit den optionalen 18-Zöllern ausgestattet, die dem Federungskomfort nicht gerade zuträglich sind. Unter dem schmalen Querschnitt leidet besonders das Schluckvermögen bei niedrigen Geschwindigkeiten. Doch auch bei höheren Geschwindigkeiten kommt der Aufbau nicht recht zur Ruhe, bei rasch aufeinander folgenden Bodenwellen neigt der Mazda zudem zum Stuckern. Trotz der Verbundlenkerkonstruktion an der Hinterachse werden Querfugen ordentlich gedämpft.

### 2,6 Sitze

In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel wie vorn. Die Oberschenkelaufgabe fällt etwas kurz aus und ist ebenso wie die Lehne lediglich wenig konturiert. Die Sitzposition geht in Ordnung, allerdings sind die Beine etwas stärker angewinkelt.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet. Der Fahrersitz bietet eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion und Vierwege-Lordosenstütze. Der Beifahrersitz ist ebenfalls in der Höhe verstellbar, allerdings

ohne elektrische Sitzverstellung und Lordosenstütze ausgestattet. Die Sitze bieten einen ordentlichen Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem, verbesserungswürdig ist die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die nicht längs justierbaren Kopfstützen.

⊖ Der unbequeme Mittelsitz ist nur für kürzere Strecken geeignet.

## 2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,0 dB(A). Der Benzinmotor bleibt akustisch angenehm im Hintergrund, die Windgeräusche steigen selbst bei höheren

Geschwindigkeiten nicht über Gebühr an. Deutlicher vernehmbar ist das Abrollgeräusch der optionalen 18-Zöller.

## 2,4 Klimatisierung

Der Mazda 3 Selection ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Auch Sitz- und Lenkradheizung sind serienmäßig an Bord.

⊖ Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten bietet der Japaner keine Lüftungsdüsen für die Fondpassagiere. Auch kann man

bei den Lüftungsdüsen im Armaturenbrett die Stärke des Luftstroms nicht unabhängig von der Stromrichtung verstellen – hier hat Mazda gespart. Beheizbare Fondsitze oder eine Standheizung sind für den Japaner nicht erhältlich.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Skyactiv-G-Motor entwickelt in der höchsten Leistungsstufe 213 Nm, die erst bei 4.000 Touren bereit stehen, und leistet bis zu 150 PS. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Mazda 3 Skyactiv-G 5,4 s im zweiten Gang. Auch die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h in den Gängen vier und fünf zeigen: Man wird trotz fehlender Turboaufladung nicht zum Verkehrshindernis, sondern kann Mitschwimmen. Im sechsten Gang aber reicht die

Durchzugskraft nicht mehr aus, hier braucht der Dreier knapp über 20 s, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Laut Hersteller schafft man es mit dem Testwagen in 9,1 s aus dem Stand auf 100 km/h und fährt maximal 206 km/h schnell. Das serienmäßige Mild-Hybrid-System speichert die beim Bremsvorgang freigesetzte Energie in einer 24-V-Batterie und unterstützt damit über einen Startergenerator den Verbrennungsmotor beim Beschleunigungsvorgang.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Sauger spricht konstruktionsbedingt sehr spontan auf Gasbefehle an. Der Motor ist elastisch genug und entwickelt seine Leistung harmonisch und linear. Selbst oberhalb von 4.000 Touren dreht der Mazda-Motor munter in Richtung Drehzahlbegrenzer. Der mit einer Zylinderabschaltung ausgerüstete Benzinler legt eine gute Laufkultur an den Tag – zumindest im Vierzylinder-Betrieb. Das Umschalten zwischen den beiden Betriebszuständen ist spürbar, erfolgt allerdings nahezu verzögerungsfrei. Vibrationen hat er gut im

Griff, auch die Akustik ist angenehm zurückhaltend. Nur bei sehr hohen Drehzahlen verfällt er ins Dröhnen.

⊖ Je nach Fahrsituation (Konstantfahrt mit geringer Last) wechselt das Triebwerk automatisch in den Zweizylinder-Betrieb, um den Kraftstoffverbrauch sowie die Emissionen zu reduzieren. Sind Zylinder eins und vier stillgelegt, nehmen die Vibrationen im Innenraum deutlich zu.

### 1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Mazda 3 ist neben der manuellen Sechsgang-Schaltung des Testwagens auch mit einer Sechsstufen-Wandlerautomatik zu haben. Doch so spielerisch und präzise wie sich der Schalthebel durch die Gassen führen lässt, können sich nicht nur ausgewiesene Freunde des manuelle Schaltens den Aufpreis für die Automatik getrost sparen. Es ist ein wahres Vergnügen, mit dem präzise geführten Schalthebel den passenden Gang einzulegen. Die präzise dosierbare Kupplung sorgt dafür, dass die Schaltvorgänge ohne störendes Schaltrucken vonstatten gehen.

Die Fahrstufen sind passend gestuft, Mazda legt Wert darauf,

dass der Skyactiv-G mit vergleichsweise hohen Drehzahlen betrieben werden kann, ohne dass der Verbrauch nennenswert leiden würde – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 Umdrehungen pro Minute.

Neben einer Berganfahrhilfe ist der Japaner auch mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Startergenerator des Mild-Hybrid-Systems startet den Verbrenner sanft und nahezu unbemerkt.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Mazda 3 überzeugt mit seinem Vertrauen einflößenden Fahrverhalten. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Japaner sehr sicher, zudem zeigt er dabei sein fahrdynamisches Talent. Präzise folgt er den Lenkbefehlen, neigt nur leicht zum Untersteuern, gleichzeitig bleibt das Heck sicher in der Spur. Das elektronische Stabilitätsprogramm regelt dezent.

Auch im öffentlichen Straßenverkehr kommt der Fahrspaß nicht zu kurz. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten liegen auch dank der optionalen 18-Zöller recht hoch, die Wankbewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Provoziert man in Kurven einen Lastwechsel, drückt das Heck etwas nach außen, wird vom ESP aber wieder in die Spur gebracht. Die Traktion des Frontrieblers ist gut und kommt nur sehr selten an seine Grenzen.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist recht leichtgängig, bei höheren Geschwindigkeiten aber steigen die Lenkkräfte spürbar an. Die Mittellage fühlt sich etwas teigig an, bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl besser. Die Präzision ist gut und wird lediglich durch die leicht verzögert ansprechende Hinterachse etwas geschmälert. Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf sind selten nötig.

Mit knapp drei Lenkumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand vor allem im Stadtverkehr fällt daher leicht erhöht aus.

### 2,3 Bremse



















⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 3 durchschnittlich 34,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein gutes Ergebnis. Das Ansprechen der Bremse und das Gefühl im Bremspedal sind tadellos.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Mazda 3 wartet bereits ab Werk mit einer sehr umfangreichen Sicherheitsausstattung auf. Serienmäßig sind ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung (sogar bei Dunkelheit), Spurhalte- und Spurwechselassistent, Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sowie eine adaptive

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Geschwindigkeitsregelung an Bord. Als ob das noch nicht genug wäre, stattet Mazda den Dreier sogar mit einem „echten“ Head-Up-Display (ohne ausfahrbare Projektionsscheibe) sowie einem Totwinkelassistenten aus. Der optionale Aufmerksamkeitsassistent analysiert nicht wie bei den einfachen Systemen die Lenkbewegungen des Fahrers, sondern beobachtet mit Hilfe einer im Kombiinstrument

untergebrachten Infrarotkamera die Augenbewegungen und den Gesichtsausdruck des Fahrers. Daran erkennt das System Anzeichen von Müdigkeit und warnt den Fahrer gegebenenfalls akustisch. Gegen Aufpreis gibt es einen Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren.

Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, der Reifendruck lässt sich im Kombiinstrument anzeigen.

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der neue Mazda 3 mit 98 Prozent der erreichbaren Punkte ein sehr gutes Ergebnis und fährt damit eine Fünf-Sterne-Bewertung ein (Test: Mai 2019). Der Japaner bietet Fahrer- und Beifahrerairbags, einen Knieairbag für den Fahrer, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,70 m Körpergröße gut, ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß, sodass auch er eine gewisse Abstützfunktion bei größeren Insassen übernehmen

kann. 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 die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Der Mazda 3 hat keine Zurrösen im Kofferraum, um eine stabile Ladungssicherung über Kreuz zu ermöglichen.

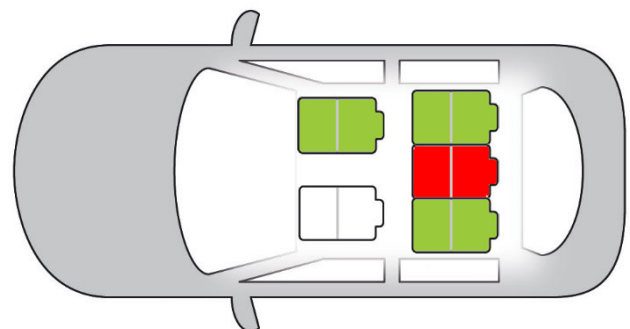
## 2,2 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Mazda 3 mit 87 Prozent der erzielbaren Punkte auf ein gutes Ergebnis (Test: Mai 2019). Der Beifahrersitz ist ohne Isofix-Verankerung ausgestattet, allerdings klappt das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten gut – selbst hohe Kindersitze können problemlos befestigt werden. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf diesen hinteren Sitzen können Kindersitze auch problemlos mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Allerdings sind sie seitens des Herstellers nicht für seitwärts gerichtete Kindersitze freigegeben.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

### 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)

⊖ Der mittlere Rücksitz verfügt nicht über Isofix-Halterungen und durch die Position der Gurtanlenkpunkte lassen sich die meisten Kindersitze auch per Gurt nicht stabil befestigen.

## 2,1 Fußgängerschutz

⊕ 81 Prozent der Punkte bekommt der Kompaktwagen für den Fußgängerschutz (Test: Mai 2019). Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Mazda 3 ist serienmäßig mit einem Notbremsystem

ausgestattet, das neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennt – selbst bei Dunkelheit.



## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda 3 Skyactiv-G 2.0 M Hybrid 150 liegt im Ecotest bei 6,0 l pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 164 g pro km, trotz Mild-Hybrid-System und Zylinderabschaltung. Nach den aktuellen ADAC Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 29 von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 7,0 l alle 100 km. Im direkten Vergleich ist der Skyactiv-G (150 PS) etwas effizienter als der Skyactiv-X (180 PS), der trotz innovativer Kompressionszündung im ADAC Ecotest durchschnittlich 6,4 l auf 100 km verbraucht.

⊕ Das serienmäßige Mild-Hybrid-System speichert die beim Bremsvorgang freigesetzte Energie in einer 24-V-Batterie und unterstützt damit über einen Startergenerator den Verbrennungsmotor beim Beschleunigen – das reduziert Kraftstoffverbrauch und Emissionen.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen schneidet der Mazda 3 Skyactiv-G 2.0 M noch gut ab, obwohl er auf einen Partikelfilter verzichtet. Ein unter Volllast und hohen Drehzahlen erhöhter CO-Ausstoß und ein in den Prüfzyklen leicht erhöhter Partikelaustritt kosten dem Skyactiv-G wertvolle Punkte, sodass er 35 von 50 maximal erreichbaren Zählern bei der Schadstoffbewertung

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 25.432 Euro (bei aktuell 16 % Mehrwertsteuer) ist der Mazda 3 Skyactiv-G 2.0 als Selection auch preislich ein attraktives Angebot. Die Ausstattung ist sehr umfangreich, da kann dem Japaner derzeit kaum ein Konkurrent die Stirn bieten. Ob adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelassistent, LED-Scheinwerfer, Head-Up-Display, Navigationssystem oder schlüsselloses Zugangssystem – während selbst Kunden der oberen Mittelklasse dafür oftmals Aufpreis zahlen müssen, sind beim Mazda 3 Selection diese Annehmlichkeiten serienmäßig an Bord.

Die Kfz-Steuer beträgt 122 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Während die HaftpflichtEinstufung (KH: 16) recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 27, VK: 23) dem Kunden teuer.

Mazda gibt drei Jahre Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

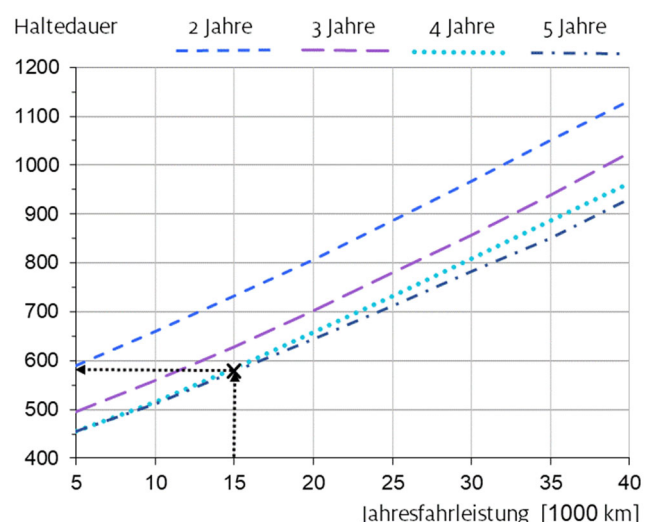
Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

erhält. In Verbindung mit den 29 Punkten des Verbrauchskapitels erreicht der Japaner 64 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Im Vergleich zum Skyactiv-X schneidet der Skyactiv-G schlechter ab, der mit einem Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest aufwartet.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 577 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3 SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid	3 SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150	3 SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid	3 SKYACTIV-D 1.8
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1759
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	110 (150)	132 (180)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	213/4000	224/3000	270/1600
0-100 km/h [s]	10,4	9,1	8,2	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	206	216	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0   S	6,0   S	5,5   S	5,0   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	114	114	100	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/27	16/23/27	17/24/27	17/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	122	122	100	243
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	557	564	575	578
Preis [Euro]	23.190	24.165	25.627	25.432

### 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-Zyl. Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	213 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,0/6,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	114/136 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.460/1.795/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.349/526 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	351/1.026 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Yamaguchi

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	10,6/14,6/20,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	215/45 ZR18 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,2/7,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	139 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	850 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.385/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/685/1.040 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>117 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>279 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/27		
Basispreis 3 SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid 150 Selection	25.432 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.03.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.329 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	1.463 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.170 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60 : 40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	683 Euro
Metalllackierung	ab 585 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: August 2020  
Test und Text: Andreas Pfeffer