



## Mazda 3 Fastback e-SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid Selection

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (137 kW/ 186 PS)

Man kann es nicht recht nachvollziehen: 2020 fand der Mazda 3 hierzulande gerade einmal knapp 6.300 Käufer. Zum Vergleich: Für den Seat Leon konnten sich sechsmal so viele Leute begeistern, VW verkaufte vom Golf trotz eines deutlichen Absatzrückgangs immer noch mehr als 136.000 Einheiten. Zweifellos zählt der Dreier zu den attraktivsten Modellen der Kompaktklasse –speziell als elegante Stufenhecklimousine Fastback. Doch der Japaner überzeugt nicht nur mit Äußerlichkeiten, sondern auch mit handfesten Qualitäten. Die Materialqualität und die Anmutung des Interieurs markieren aktuell den Maßstab in der Kompaktklasse, selbst viele Mittelklassemodelle können diesbezüglich nicht mithalten. Das Cockpit ist nicht nur schick, es lässt sich auch gut bedienen. Mazda verbaut weiterhin zahlreiche Schalter für elementare Funktionen und einen praktischen Dreh-Drück-Steller, mit dem die Befehlseingabe auch während der Fahrt zielsicher gelingt. Allerdings muss der Mazda bei den Online-Diensten passen, hier sollten die Japaner zügig nachlegen. Weiterer großer Pluspunkt ist die äußerst umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gleichzeitig ist der Grundpreis für das 186 PS starke Stufenheck in der Selection-Ausführung mit 28.290 Euro erfreulich niedrig. Der überarbeitete Skyactiv-X-Benziner, der in gewissen Bereichen wie ein Diesel kompressionsgezündet arbeitet, wurde nochmals effizienter (5,91/100 km im ADAC Ecotest), das Drehmoment des Saugmotors fällt nun etwas fülliger aus. Nachholbedarf hat der Mazda 3 allenfalls beim Komfort: Das steifbeinige Fahrwerk dürfte sensibler ansprechen, das Innengeräuschniveau speziell bei höheren Geschwindigkeiten niedriger ausfallen. **Konkurrenten:** Audi A3 Limousine, Mercedes A-Klasse Limousine, Toyota Corolla Stufenheck.

- + intuitives Bediensystem mit Dreh-Drück-Steller, edles Interieur, sichere und agile Fahreigenschaften, effizienter Antrieb, sehr umfangreiche Komfort- und Serienausstattung
- wenig komfortables Fahrwerk, mäßige Geräuschdämmung, keine Online-Dienste

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 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

### 3,4 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 498 kg – das reicht für vier Leute und etwas Gepäck. Auf dem Dach lassen sich mit einem geeigneten Träger bis zu 75 kg Last 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

### 3,0 Licht und Sicht

⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn die Abschlüsse nicht einsehbar sind. 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 nicht versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

nach, wenn man den Arm darauf ablegt. Die Karosserie ist ebenfalls sorgfältig gefertigt, auch wenn einige Fugen nicht ganz gleichmäßig verlaufen.

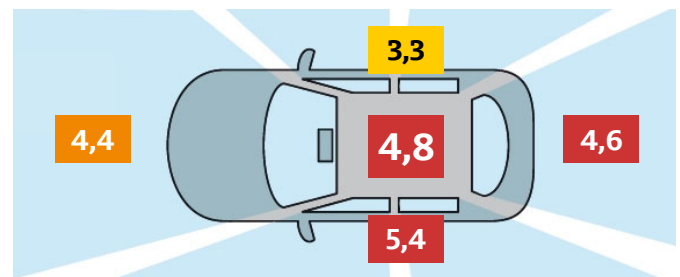
⊖ Im Bereich rund um den Kofferraum kann der 3er das hohe Verarbeitungsniveau nicht ganz halten. Die Unterseite des Heckdeckels muss ohne Klarlack auskommen und der Ladeboden ist lediglich ein mit einem aufgeklebten Stück Kunststoff verstärkter Teppich. Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab aufgehalten, sein Handling ist weniger praktisch als eine Gasdruckfeder.

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.

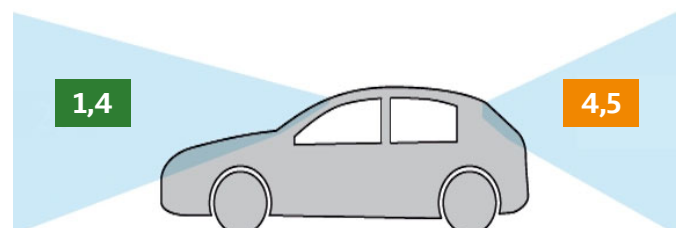
### Rundumsicht

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-Grad-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

## 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 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.

## 2,3 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellten Rücksitzlehnen fasst der Kofferraum 460 l. Klappt man die Lehnen um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 860 l verstauen.

## 3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

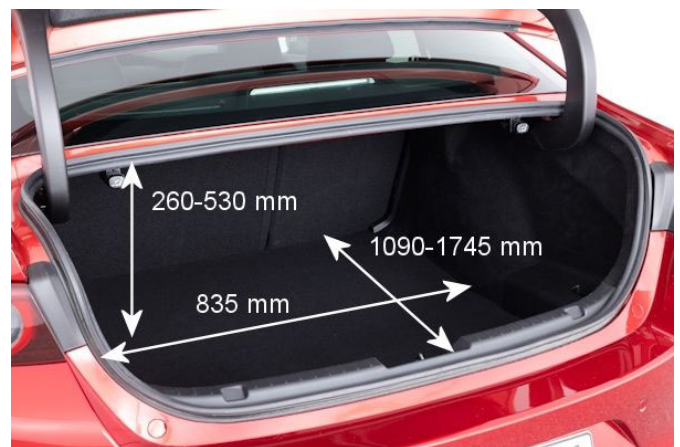
Der Heckdeckellappe lässt über den Schlüssel oder eine Taste am Mazda-Emblem auf der Heckklappe entriegeln, schwingt anschließend aber leider nicht selbstständig auf. Ein elektrischer Antrieb ist nicht erhältlich. Die Kofferraumöffnung ist wie bei Stufenhecklimousinen üblich nicht sonderlich groß, besonders sperrige Gegenstände lassen daher nicht einladen. Der Ladeboden ist nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen eben, so dass sich Transportgegenstände gut einladen können.

⊖ Die Ladekante liegt 75 cm über der Straße und 22 cm über dem Ladeboden. Das hat zur Folge, dass das Be- und Entladen besonders schwerer Gegenstände mühsam ist. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nicht optimal ausgeleuchtet, zudem vermisst man einen nützlichen 12-V-Anschluss.

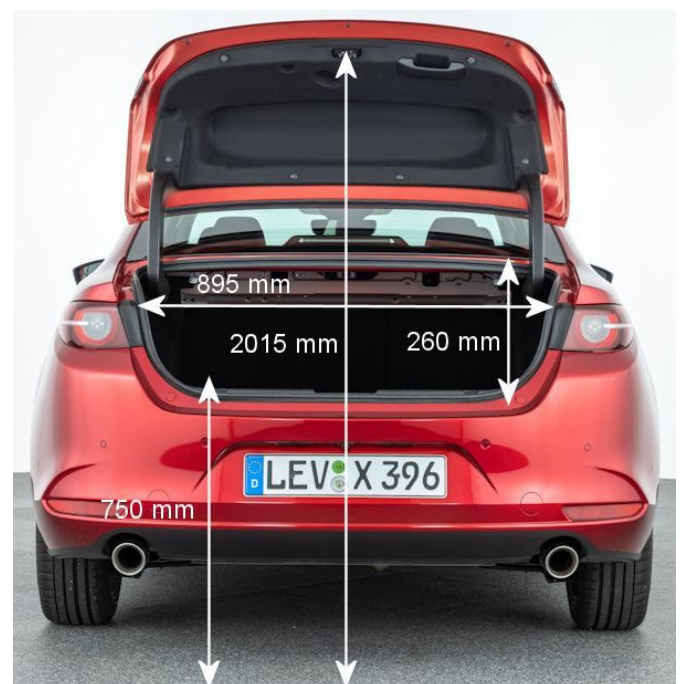
das gezielte Ausleuchten von Kreuzungsbereichen. Auch die Rückleuchten sind in LED-Technik ausgeführt. Der Innenspiegel blendet ebenso wie der asphärisch gestaltete linke Außenspiegel ab Werk automatisch ab.

⊖ 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.

⊖ 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 460 l Volumen bietet der Kofferraum des Fastback ein beachtliches Fassungsvermögen.



Die hohe Ladekante und die kleine Laderaumöffnung schränken die Nutzbarkeit des relativ großen Kofferraums erheblich ein.



### 3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen vom Kofferraum aus entriegeln und 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. Auch unter dem nicht in der Höhe verstellbaren Ladeboden gibt es keinen Stauraum für kleinere Gegenstände.

## 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 Aufbaubewegungen 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.

### 3,2 Multimedia/Konnektivität

Bei der Konnektivität hinkt der Mazda 3 hinterher, hier haben viele Konkurrenten inzwischen deutlich mehr zu bieten. Besonders das Fehlen von Online-Diensten, etwa für Echtzeitverkehrsinformationen oder das Abrufen von Fahrzeuginformationen über das Smartphone, wiegt schwer. Das Infotainmentssystem umfasst ein Radio samt DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, zwei USB-Anschlüsse vorn, Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto

sowie sogar ein Navigationssystem mit SD-Karte. Gegen Aufpreis steht ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung. Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich.

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

## 2,5 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

## 3,8 Raumangebot hinten

Die Stufenhecklimousine bietet wie die Steilheck-Variante für einen Kompaktwagen vergleichsweise wenig Platz für die Insassen. 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. Zumindest das Raumgefühl fällt im Fond aufgrund der etwas größeren Seitenfenster etwas besser aus als beim fünftürigen Hatchback.

## 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

## 2,8 KOMFORT

### 3,1 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 deutlich besser von den Insassen fern – nicht zuletzt mit adaptiven Dämpfern an Bord. In der Selection-Ausführung rollt der Mazda 3 Fastback auf 18-

### 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-

für fast zwei Meter reichen. Die hohe Seitenlinie und die damit verbunden schmalen Fenster sorgen in Verbund mit der breiten Mittelkonsole für ein nur durchschnittliches Raumgefühl.



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 – eine Seltenheit in der Kompaktklasse – mit Filz ausgekleidet.

Zöllern, 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. Immerhin werden trotz der einfachen Verbundlenkerkonstruktion an der Hinterachse Querfugen ordentlich absorbiert.

Lordosenstütze. Der Beifahrersitz ist ebenfalls in der Höhe verstellbar, allerdings ohne elektrische Sitzverstellung und Lordosenstütze ausgestattet. Die Sitze bieten trotz des rutschigen Leders einen ordentlichen Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Die Sitzposition ist bequem, woran die sehr dick gepolsterten Armauflagen in den Türen und auf der Mittelarmlehne einen nicht unwesentlichen Einfluss haben – das findet man selbst in der Oberklasse nur

selten vor. Verbesserungswürdig ist die nicht in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne sowie die nicht längs justierbaren Kopfstützen.

⊖ Der unbequeme Mittelsitz ist nur für kürzere Strecken geeignet.

### 3,3 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 69,1 dB(A). Damit ist der Mazda 3 kein Leisetreter. Verantwortlich für das vergleichsweise hohe Innengeräuschniveau sind die bei höheren Geschwindigkeiten deutlich zunehmenden

Windgeräusche sowie das vergleichsweise lautstarke Abrollen der 18-Zoll-Räder. Der Benzinmotor ist ordentlich gedämmt, drängt aber bei hohen Drehzahlen ebenfalls akustisch in den Vordergrund.

### 2,4 Klimatisierung

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

bei den Luftdüsen 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.

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

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Mazda hatte bei der Überarbeitung des e-Skyactiv-X-Motors nicht nur den Verbrauch, sondern auch die Leistung im Blick. Durch Optimierungen an Hard- und Software konnten die Motorenentwickler die Leistung um 6 PS auf 186 PS und – im Alltag noch wichtiger – das Drehmoment um 16 Nm auf nun 240 Nm steigern, das Saugmotor-typisch erst recht spät anliegt (ab 3.000 1/min).

Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist das höhere Drehmoment und die damit verbunden auch höhere Leistung spür- und messbar. Ein 2019 gemessener Mazda 3 Skyactiv-X benötigte dafür 5,3 s, das aktuelle Modell erledigt diese Testdisziplin beachtliche 0,8 s schneller. Bei der Elastizitäts-

messung kann der Japaner den Leistungszuwachs allerdings nicht in bessere Messwerte ummünzen. Der Grund: Mazda hat den sechsten Gang länger übersetzt. Ließ es der 180 PS starke Mazda 3 Skyactiv-X für die Messung von 60 auf 100 km/h im höchsten Gang mit 19,4 s bereits recht gemütlich angehen, braucht der Mazda 3 e-Skyactiv-X mit 20,6 s nochmals merklich länger. Die Folge: Besonders auf der Autobahn muss man häufig zum Schalthebel greifen und zurückschalten, wenn man etwas flotter beschleunigen möchte. Laut Hersteller schafft man es mit dem Testwagen in 8,1 s aus dem Stand auf 100 km/h und fährt maximal 216 km/h schnell.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Sauger spricht konstruktionsbedingt sehr spontan auf Gasbefehle an. Der Motor ist elastisch genug und entwickelt seine Leistung harmonisch, allerdings sind bei Volllast Schwankungen im Drehmomentverlauf zu spüren. Der Turbopunch, den man von Konkurrenzmodellen kennt, geht dem Mazda aber natürlich ab. Dafür kann er Drehzahl: Selbst oberhalb von 4.000 Touren, wo bei vielen Turbobenzinern der Vorwärtsdrang schon spürbar nachlässt, dreht der Mazda-Motor munter in Richtung Drehzahlbegrenzer.

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 e-Skyactiv-X mit vergleichsweise hohen Drehzahlen betrieben werden kann, ohne dass der Verbrauch nennenswert leiden würde – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.700 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

### 2,0 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.

### 2,3 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.

⊖ Die Lenkung ist recht stößig, Unebenheiten sind im Lenkrad deutlich zu spüren.

### 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.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,1 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 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. Ein simple Müdigkeitserkennung ist Serie, der optionale Aufmerksamkeitsassistent arbeitet präziser und 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.

### 1,6 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 bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine stabile Ladungssicherung über Kreuz zu ermöglichen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	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	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



## 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.

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

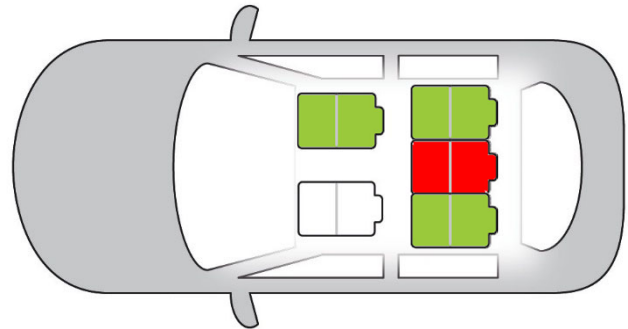
## 2,3 Fußgängerschutz

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

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

### 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)

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda 3 Fastback e-Skyactiv-X 2.0 M Hybrid 150 liegt im Ecotest bei 5,9 l pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 159 g pro km. Nach den aktuellen ADAC Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 30 von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 6,9 l alle 100 km. Das nun verbaute 24-Volt-Mildhybridsystem sorgt für eine Spritersparnis von rund einem halben Liter.

⊕ 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.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,2 Schadstoffe

⊕ Bis auf den unter Volllast im Autobahn-Zyklus erhöhten CO-Ausstoß gibt sich der neue e-Skyactiv-X-Motor bei den Schadstoffemissionen keine Blöße und erzielt insgesamt ein

gutes Ergebnis. Der Japaner sammelt 38 von 50 möglichen Punkten und kommt somit insgesamt auf 68 Zähler. Damit verpasst er knapp den vierten Stern im ADAC Ecotest.

## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

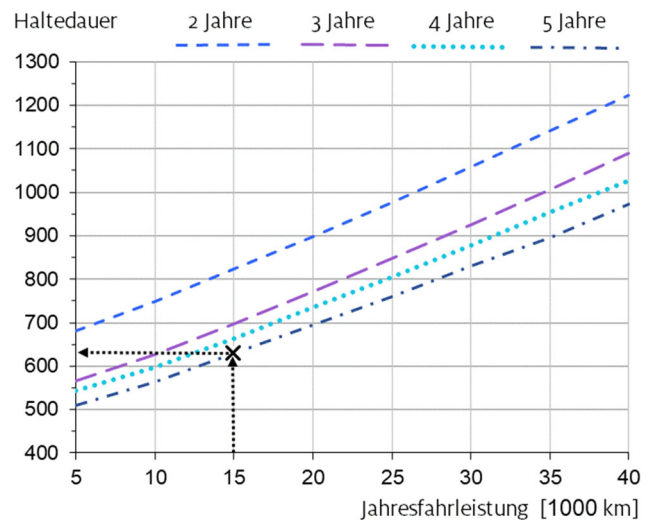
⊕ Mit einem Grundpreis von 28.290 Euro ist der Mazda 3 Fastback e-Skyactiv-X 2.0 M Hybrid als Selection auch preislich ein attraktives Angebot. Die Ausstattung ist sehr umfangreich, da kann dem Japaner derzeit kaum ein Konkurrent die Stirn bieten. Ob adaptive Geschwindigkeitsregelung, Totwinkelassistent, 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 120 Euro pro Jahr. Während die HaftpflichtEinstufung recht günstig ist, kommen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen dem Kunden teuer.

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

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 628 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ 3 Fastback e-SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid

Aufbau/Türen	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998
Leistung [kW (PS)]	137 (186)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/3000
0-100 km/h [s]	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,5/5,0   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	101/114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	78
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	613
Preis [Euro]	26.490

#### 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 (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	137 kW/186 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	101 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.660/1.795/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.138 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)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,5/12,2/20,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	215/45 ZR 19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,2/6,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	138 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	860 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/498 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/860/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>114 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>63 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>120 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>331 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	628 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/26		
Basispreis 3 Fastback e-SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid Selection	28.290 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.837 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-/Kurvlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch, im Paket)	1.500 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera (Paket)	Serie/1.200 Euro°
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	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	480 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: September 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner