

Gebrauchtwageninfo



Mazda 3 (2003-2009)

Fahrdynamisch und zuverlässig

Der neue Mazda 3 fällt auf, er hat ein schickes markenidentisches Styling und mit über 4,4 m Länge landet er in dieser Klasse im XXL-Format. Neue Ideen sind aber kaum verwirklicht. Außerdem kommt die äußere Länge im Innenraum nicht an. Das Platzangebot ist im Klassenvergleich eher gering. Das trifft vor allem auf die Rückbank und den Kofferraum zu. Der Kofferraum im Stufenheck ist etwas größer als beim Schrägheck. Das straffe Fahrwerk erzeugt zwar Fahrspaß, geizt aber etwas beim Komfort. Die Bedienung gestaltet sich einfach. In der ADAC Pannenstatistik und bei Hauptuntersuchungen schneidet der Mazda 3 gut ab. Er ist somit zuverlässiger als der Durchschnitt.

Empfehlung: Der Basisbenziner 1.4 mit 84 PS ist durchzugsschwach und bietet sich daher nur an, wenn hauptsächlich innerorts gefahren wird. Besser passt daher der 105 PS starke 1.6 in den 3er. Außerdem ist der 3er mit diesem Motor häufig als Gebrauchtwagen verfügbar. Richtig kräftig ist der seltene 2.0 mit stolzen 150 PS. Der Dieselmotor 1.6 CD mit 110 PS ist kräftig und im Alltag sehr sparsam. Leider neigt er vereinzelt zu Turboladerschäden. Der 143 PS starke 2.0 CD sorgt für sehr gute Fahrleistungen und souveränen Vortrieb. Der Verbrauch liegt aber deutlich über dem des 1.6 CD. Die für Mazda typischen, teils üblen Rostprobleme scheint der Hersteller auch bei diesem Modell nicht wirklich im Griff zu haben.

- ⊕ gute Verarbeitung, sichere Straßenlage (DSC), kräftige Bremsen, hohe Zuverlässigkeit, niedrige Unterhaltskosten
- ⊖ hinten recht beengter Zustieg, schlechte Platzausnutzung, straffes Fahrwerk, anfällige Turbolader beim 1.6 CD, ESP nicht serienmäßig, teils herber Rostbefall

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ADAC-Bewertung	-	30,8	29,5	29,4	24,3	16,7	23,9

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	28,9	27,8	27,2	25,0	22,3	21,0	18,4
	36,6	36,0	35,3	33,3	31,6	30,2	28,7
	44,2	44,3	43,5	41,7	40,9	39,4	39,0
	51,9	52,5	51,6	50,0	50,2	48,6	49,3
	>51,9	>52,5	>51,6	>50,0	>50,2	>48,6	>49,3

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik kommt der Mazda 3 in der Unteren Mittelklasse auf einen der oberen Plätze. Das Pannenaufkommen ist unterdurchschnittlich. Ähnlich gut sieht es im TÜV-Report aus. Auch hier kommt der 3er besser weg als der Durchschnitt. Auffällig häufige Mängel ergeben sich hauptsächlich durch ausgeschlagene Achsgelenke.
Häufige Bauteilfehler	Anlassermagnetschalter (2006-2007)
Rückrufe	<p>7/2006: Dieselmotor. Durch ungenau ausgeführte Bohrungen im Zylinderkopfbereich könnte bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung die Nockenwelle mit zu wenig Öl versorgt werden. Lager-schäden wären die Folge. Bei den betroffenen Fahrzeugen wurden Teile von zwei Zulieferern verbaut. Es sind jedoch nur die Teile eines Zulieferers vom Rückruf betroffen. Die Teile lassen sich nur nach teilweisem Zerlegen unter-scheiden. Fahrzeuge, die mit dem fehlerhaften Bauteil ausgerüstet sind, erhalten kostenlos einen neuen Motor. Betroffene Fzg. in Deutschland: 161</p> <p>4/2008: 2.0 Dieselmotor. Bei den betroffenen Fahrzeugen wurde eine Befestigungsschraube für eine Motoraufhängung verbaut, die nicht der vorgegebenen Spezifikation entsprach. Unter un-günstigen Umständen kann die Schraube brechen und aufgrund des Abkippen des Motors zum Brechen der Lichtmaschinen-Riemenscheibe, Abstellen des Motors und/oder Lösen der Antriebswelle führen. Die Verschraubung wird überprüft und ggf. Schraube und Motorhalterung er-setzt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 14.905 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>2/2009: 2.0 Dieselmotor. Eine hohe Quote von nicht abgeschlossenen Regenerationsvorgängen führt in Folge zur Schmierölverdünnung und Anstieg des Ölstands. Dies kann zur erhöhten Rückführung des Öl-Kraftstoffgemisches in den Verbrennungsraum führen und damit zu einem unkontrollierten Verbrennungsablauf. Dabei kann es zum plötzlichen Hochdrehen des Motors und zum ungewollten Beschleunigen des Fahrzeuges kommen. In dieser Phase würde der Motor auch trotz Ausschalten mit Zündschlüssel weiterlaufen. Die Händler aktualisieren die Steue-rungssoftware des Motorsteuergerätes. Diese Softwareänderung beinhaltet eine verbesserte Regenerations- und Warnstrategie und verarbeitet auch den Ölstand, so dass bei erhöhtem Öl-stand eine rechtzeitige Meldung erfolgt. Die Maßnahme ist kostenlos und dauert eine halbe Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 37.771 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>8/2010: 1.6 CD Diesel, 1.8 und 2.0 Benziner. Abgelöste Beschichtungspartikel der Hydraulikleitungen der elektro-hydraulischen Servolenkung verursachen einen Ausfall der Servopumpe. Da-durch kommt es zum Ausfall der Servounterstützung und die erforderlichen Lenkkräfte werden deutlich höher. Das Fahrzeug bleibt aber lt. Hersteller lenkfähig. Die Händler erneuern die hy-draulischen Leitungen und die Servopumpe. Zusätzlich wird das Lenkgetriebe gespült. Die Akti-on läuft seit Oktober 2010 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: 1,5 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 13.090 (auch andere Modelle betroffen)</p>

6/2011: Der Masseanschluss des Frontscheibenwischer-Motors hat unzureichende Leitfähigkeit. Dadurch kann es zum Ausfall des Motors und damit des Frontscheibenwischers kommen. Die Händler montieren ein zusätzliches Massekabel. Der Rückruf wurde im Juni 2011 gestartet, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 11.501

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/2003	Modelleinführung (als Nachfolgemodell des Mazda 323) der viertürigen Stufenheck- und fünftürigen Fließhecklimousine in der unteren Mittelklasse mit drei Motorvarianten: 1.4 (62 kW/84 PS, nur Fließheck), 1.6 (77 kW/105 PS), 2.0 (110 kW/150 PS); ABS, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags serienmäßig, ESP je nach Ausstattungsvariante Serie oder gegen Aufpreis
06/2004	neuer zusätzlicher Motor: 1.6 CD (Common-Rail-Diesel, 80 kW/109 PS)
06/2005	Rußpartikelfilter für 1.6 CD serienmäßig
06/2006	Modellpflege, Motoren unverändert
10/2006	Einführung des Topmodells Mazda 3 MPS: 2.3 Turbo mit Direkteinspritzung (191 kW/260 PS)
04/2007	neuer zusätzlicher Motor: 2.0 CD (Common-Rail-Diesel, 105 kW/143 PS) mit Rußpartikelfilter
05/2009	Modellwechsel

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Stufenheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	4420/1755/1465	4490/1755/1465
Kofferraumvolumen [l]	346	413
Dachlast [kg]	75	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.6	2.0	MPS	1.6 CD	2.0 CD DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1349	4/1598	4/1999	4/2261	4/1560	4/1998
Leistung [kW/PS]	62/84	77/105	110/150	191/260	80/110	105/143
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	122/4000	145/4000	187/4500	380/3000	240/1750	360/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	14,3	11,0	9,0	6,1	11,5	9,9
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	169	182	200	250	182	203
Verbrauch Hersteller pro 100 km	7,1 l S (NEFZ)	7,2 l S (NEFZ)	8,2 l S (NEFZ)	9,7 l SP (NEFZ)	5,0 l D (NEFZ)	6,0 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	169	172	196	231	138	162
CO ₂ -Effizienzklasse	F	F	G	G	D	D
Anhängelast gebremst/unge- [kg]	900/550	1200/550	1300/550	1300/550	1300/600	1500/600
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/13/15	18/13/15	16/15/17	16/21/24	19/14/17	19/17/17
Steuer pro Jahr* [Euro]	94	108	135	155	266	308
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 3	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.4	1.6	2.0	MPS	1.6 CD	2.0 CD DPF
Wartung 1	190	190	210	440	230	340
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	15000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	320	320	320	590	350	490
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	30000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	250	250	280	660	310	480
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/48	60000/36	60000/36
Zahnriemen	-	-	-	-	400	600
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	240000/ 120	120000/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	410	410	410	510	450	470
Bremsscheiben und -beläge hinten	400	400	400	420	440	420
Auspuffanlage (nach Kat)	-	-	-	1700	-	1460
Kupplung	900	900	900	1010	950	1100
Generator	770	770	770	1650	850	920
Anlasser	510	510	630	730	680	640

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.4	1.6	2.0	MPS	1.6 CD	2.0 CD DPF
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	97	98	100	126	115	127
Betriebskosten (Kraftstoff)	187	190	213	259	145	170
Werkstatt-/ Reifenkosten	76	76	90	129	85	84
Gesamtkosten pro Monat	360	364	403	514	345	381
Gesamtkosten pro km [Cent]	28,8	29,1	32,2	41,2	27,6	30,5

Garantien

Der Mazda 3 hat eine allgemeine Garantie drei Jahre oder bis maximal 100.000 km. Auf den Lack gibt Mazda drei Jahre und gegen Rost zwölf Jahre Garantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der Mazda 3 erzielt dank stabiler Fahrgastzelle, modernem Gurtsystem sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen noch guten Insassenschutz. Die Belastungen an Knien und Oberschenkeln sind aber erhöht, so dass trotz 33 Punkten (Frontcrash: 12; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner auf allen Sitzplätzen: 3) beim Insassenschutz nur vier Sterne erreicht werden. ESP ist in der Basisversion nicht Serie. Der Fußgängerschutz erreicht lediglich zwei von vier Sternen, die Kindersicherheit drei von fünf Sternen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.