



## Mazda 3 (2013-2019)

### Schöner Japaner

Der Mazda 3 kam 2013 als Fünftürer auf den Markt und ist ein typischer Vertreter der Kompaktklasse. Ein Jahr später folgte die Stufenhecklimousine. Besonders viel Wert wurde bei dem Auto auf das Design gelegt. Selten sind fernöstliche Fahrzeuge so gelungen gestaltet und treffen den europäischen Geschmack so gut. Die gestreckte Form wirkt elegant und trotzdem sportlich. Leider ist das Platzangebot in der stattlichen Karosserie kleiner als es zunächst den Anschein macht und nur in der ersten Sitzreihe wirklich gut. Auf den Fondsitzen wird es schnell eng und die Größe des Kofferraums ist nur Klassendurchschnitt. Typisch japanisch ist wiederum die gute Grundausstattung. Selbst die Basisausstattung Prime-Line bringt das Allerwichtigste mit. Sonderausstattungen gibt es in dieser Linie allerdings kaum. Die nächsthöhere Linie Center-Line wäre fast so etwas wie die goldene Mitte, müsste man damit nicht auf wichtige Assistenzsysteme wie einen Notbremsassistenten verzichten. Wer darauf Wert legt, muss also zu einem Modell mit Exclusive-Line oder Sports-Line greifen. Die sportlichere Ausstattung hat unter anderem 18-Zoll-Räder und eine Bose-Soundanlage mit tollem Klang an Bord. Beim Fahren bereitet die knackige Schaltung und das ausgewogene Fahrwerk durchaus Freude. Die unübersichtliche Karosserie und der große Wendekreis sind innerorts jedoch etwas störend. Im TÜV-Report kommt der 3er von Mazda auf etwa durchschnittliche Werte. In der ADAC Pannenstatistik landet der Mazda 3 ebenfalls etwa im Mittelfeld. Häufige Batterieprobleme verhindern eine bessere Platzierung.

**Empfehlung:** Für den Mazda 3 ist die Auswahl der Motoren recht beschränkt. Es gibt drei Benziner und zwei Diesel. Die Benziner leisten 100, 120 und 165 PS. Alle Benziner sind entgegen des aktuellen Trends Saugmotoren ohne Turbolader. Der schwächere Motor hat seine Mühe mit dem stattlichen Fahrzeug. Deutlich flotter geht es mit dem stärkeren Triebwerk voran. Zudem braucht der größere Motor kaum mehr Sprit. Die stärkste Variante bringt durchaus flotte Fahrleistungen mit sich, verlangt aber nach etwas mehr Kraftstoff. Die Motoren laufen bis in mittlere Drehzahlbereiche sehr angenehm und ruhig, werden bei höherer Last und Drehzahl aber laut und laufen dann relativ rau. Die beiden Diesel leisten 105 und 150 PS. Hier reicht der kleinere Diesel zwar grundsätzlich aus, besser passt aber der stärkere in das Auto. Dieser Diesel mit Registeraufladung ist durchzugstark und lafruhig, bleibt dabei aber angenehm sparsam. So passt dieser Motor sehr gut in den dynamisch gezeichneten 3 und ist nebenbei häufig am Gebrauchtwagenmarkt zu finden. Die Diesel und den mittleren Benziner gibt es auch mit Automatik, jedoch wurden die meisten Fahrzeuge mit Schaltgetriebe verkauft und das Angebot ist daher relativ gering.

- ⊕ geringer Wertverlust, knackige Schaltgetriebe, großzügiges Raumangebot vorne, gelungenes Design, gute Basisausstattung
- ⊖ schlechte Rundumsicht, teils schwache Motoren, großer Wendekreis, Diesel mit hohem Schadstoffausstoß, wenig Platz im Fond

## Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ADAC-Bewertung	21,8	12,0	11,7	9,7	4,5	2,6	5,4

### ADAC-Bewertungsschema

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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	10,7	9,0	7,0	4,9	3,4	2,4	1,4
	16,3	16,5	13,8	11,9	10,1	6,6	4,0
	21,8	24,1	20,5	18,8	16,8	10,7	6,6
	27,4	31,6	27,3	25,8	23,5	14,9	9,2
	>27,4	>31,6	>27,3	>25,8	>23,5	>14,9	>9,2

### Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik 2022 schneidet der Mazda 3 leicht überdurchschnittlich ab. Bei den Baujahren 2013 und 2019 fallen häufige Batterieprobleme aber auf. Im TÜV-Report kommt der Japaner auf ein Ergebnis im Mittelfeld. Defekte Federn sowie Dämpfer und in der Funktion eingeschränkte Bremsen verhindern eine bessere Platzierung.
Häufige Bauteilfehler	Starterbatterie (2013, 2019)
Rückrufe	<p><b>1/2015:</b> Mit Sky.-G Ottomotor mit i-Eloop Bremsenergie-Rückgewinnung: Die Kraftstoffpumpe kann wegen eines fehlerhaften Signals des Steuergerätes während der Fahrt abschalten. Der Motor geht dann während der Fahrt plötzlich aus. Laut Hersteller tritt dieser Effekt nur bei vorher aktivierter Motor-Start-Stopp-Funktion (i-Stop) auf. Die Händler spielen ein neues Software-Update auf das Motorsteuergerät. Der Rückruf ist im Oktober 2014 angelaufen, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 772 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p><b>2/2017:</b> Nur Dieselmotoren: 1) Das Anzugsmoment der Injektorbefestigung ist zu niedrig und führt zu innermotorischen Undichtigkeiten und zum Austritt von Verbrennungsgasen im ölbeaufschlagten Bereich des Motors. Hierdurch können Ablagerungen im Motoröl entstehen, die sich am Ölansaugsieb ablagern. Dies kann zu unzureichender Motorschmierung und damit zu Schäden führen. Als Abhilfe wird das Anzugsmoment korrigiert und der Öldruck des Motors überprüft. Bei Motoren mit unzureichendem Öldruck wird das Ölansaugsieb gereinigt und der Motor gespült. 2) Spannungsspitzen oder Kurzschlüsse im Injektorregelkreis können den Ausfall einer Sicherung und evtl. des Motorsteuergeräts verursachen. Dadurch können einzelne Zylinder ausfallen oder es kann zu einem Absterben des Motors kommen. Abhilfe schafft hier ein Softwareupdate. Die Aktionen sind für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 61.061 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p><b>3/2017:</b> Der Kraftstofftank und die Kraftstoffrücklaufleitung wurden aufgrund einer Fehlfunktion des Montagewerkzeugs unsachgemäß verschweißt. Dies kann dazu führen, dass Kraftstoff an diesen Stellen austritt. Als Abhilfe wird der Kraftstofftank überprüft und ggfs. ausgetauscht. Die Aktion läuft seit Februar 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Überprüfung 0,3 Stunden, ggfs. weitere 2,2 Stunden für den Austausch. Betroffene Fzg. in Deutschland: 512</p> <p><b>3/2017:</b> Der Kraftstofftank und das Kraftstoffrückschlagventil wurden aufgrund einer mangelhaften Überwachung des Montageprozesses unsachgemäß verschweißt. Dies kann dazu führen, dass Kraftstoff an diesen Stellen austritt. Als Abhilfe wird der Tank überprüft und ggfs. ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.624</p>

**4/2018:** Mit SKYACTIV-D 1.5: Wird im Leerlauf das Gaspedal ohne Last durchgetreten und der Wählhebel befindet sich in Position Leerlauf (N) oder Parkposition (P), könnte über den von den Brennräumen fließende Volumenstrom (Verlustleistungsströme/Blowby-Gase) zusätzlich Öl und Kraftstoff in flüssigem oder gasförmigem Aggregatzustand in die Brennräume gelangen. Dies kann eine anomale Verbrennung erzeugen, welche zu einem Motorschaden führen könnte. Behoben wird das Problem in der Werkstatt per Softwareupdate. Die Aktion läuft seit März 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 5.615 (auch andere Modelle betroffen)

**4/2018:** 1) Aufgrund eines unzureichenden Anzugsmoments der Injektorbefestigung kann es zu Undichtigkeiten und somit zum Austritt von Verbrennungsgasen kommen. Dadurch können Ölkohleablagerungen entstehen, die sich im Ölsieb ablagern und zu Öldruckabfällen führen können. 2) Aufgrund ungeeigneter Maßnahmen gegen Störsignale von den Injektoren kann es durch Spannungsspitzen zu Kurzschlüssen im Injektorschaltkreis kommen. Dies führt zum Ausfall einer Sicherung und evtl. auch des Motorsteuergeräts (PCM). Abhilfe für das erste Problem schafft eine Prüfung des Anzugsmoment der Injektoren, das zweite Problem wird durch ein Softwareupdate behoben. Die Aktion startete im Mai 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 61.061 (auch andere Modelle betroffen)

**10/2018:** An der Unterdruckpumpe kann es aufgrund einer unzureichenden Verschleißfestigkeit dazu kommen, dass deren Leistung nachlässt. Dadurch kann es zu einem Abfall der Bremsleistung kommen. Es besteht die Möglichkeit, dass es zu schädlichen Spannungsspitzen kommen kann. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das Anzugsmoment der Montagemuttern der Injektoren nicht korrekt ist. Dadurch können Verbrennungsgase in den Motorölkreislauf gelangen. Als Abhilfemaßnahme wird die Unterdruckpumpe ausgetauscht und die Motorsteuerung auf den letzten Stand der Produktion aktualisiert. Falls notwendig wird der Motor auf Verbrennungsgasaustritt an den Injektordichtungen überprüft. Reparaturumfang abhängig von Prüfergebnis. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 1,1 – 5,0 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 18.082 (auch andere Modelle betroffen)

**11/2018:** Mit 2,2-Liter SKYACTIV-D Dieselmotor (SH): Aufgrund einer fehlerhaft programmierten Steuerungssoftware kann es dazu kommen, dass sich Ruß im Bereich der Einlassschließklappe des Motors ablagert und dafür sorgt, dass diese nicht wie vorgesehen operiert. Der Motor könnte in diesem Fall ausgehen. Als Abhilfemaßnahmen wird die Ansteuerungssoftware (Einlassschließklappe) überprüft und die Software aktualisiert. Werden bei der Prüfung Fehler an der Einlassschließklappe festgestellt oder die Motorwarnleuchte leuchtet nach der Neuprogrammierung, wird die Einlassschließklappe durch ein neues Bauteil ersetzt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe.

**4/2019:** Durch Metallablagerungen kann die Stromversorgung zum Motor des Scheibenwischers unterbrochen werden. Abhilfe: In der Werkstatt wird das fehlerhafte Modul gewechselt. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 24.056

**1/2020:** Das „Smart Brake Support“ genannte System erkennt unter Umständen während der Fahrt Hindernisse, wo keine sind. In einem solchen Fall werden die Fahrzeugbremsen automatisch betätigt, obwohl keine Kollision unmittelbar bevorsteht. Abhilfe: Das Update des Steuergeräts ändern bestimmte Betriebsspezifikationen des Bremsassistenten. Aus diesem Grund müssen die entsprechenden Abschnitte der Betriebsanleitung überarbeitet und auch das Kombiinstrument neu programmiert werden. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 16.612 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter [www.adac.de/rueckrufe](http://www.adac.de/rueckrufe).

## Modellgeschichte

**10/2013** Modellwechsel der fünftürigen Schrägheckvariante und Stufenheck-Limosuine sowie neue Motoren: SKYACTIVE-G 100 (74 kW/100 PS), SKYACTIVE-G 120 (88 kW/120 PS), SKYACTIVE-G 165 (121 kW/165 PS) und SKYACTIVE-D 150 (110 kW/150 PS); Dieselmotor erfüllt mit rein innermotorischen Maßnahmen die Schadstoffklasse Euro 6; umfangreiche Sicherheitsausstattung (teilweise optional gegen Aufpreis): u.a. City-Safety-System, Notbremsassistent, adaptive Abstandsregelung, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Headup-Display

07/2015	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6
02/2016	zusätzliche Motorvariante SKYACTIVE-D 105 (77 kW/105 PS); Dieselmotor erfüllt mit rein innermotorischen Maßnahmen die Schadstoffklasse Euro 6
02/2017	leichte Modellpflege und zusätzliche Sicherheitsausstattung: Verkehrsschilderkennung, Ausparkassistent, Fußgängererkennung, Müdigkeitsassistent, LED-Scheinwerfer
03/2019	Baureihe eingestellt

## Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Limousine
Länge/Breite/Höhe [mm]	4460/1795/1450	4580/1795/1450
Breite mit Spiegeln [mm]	2053	2053
Kofferraumvolumen [l]	364	419
Dachlast [kg]	75	75

## Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	SKYACTIV-G 100	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-G 165 i-ELOOP	SKYACTIV-D 105	SKYACTIV-D 150
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1496	4/1998	4/1998	4/1498	4/2191
Leistung [kW/PS]	74/100	88/120	121/165	77/105	110/150
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/4000	210/4000	210/4000	270/1600	380/1800
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	10,6	8,9	8,2	11,0	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	210	185	210
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,1 l S (NEFZ)	5,1 l S (NEFZ)	5,8 l S (NEFZ)	3,8 l D (NEFZ)	4,1 l D (NEFZ)
CO <sub>2</sub> [g/km]	119 g/km	119 g/km	135 g/km	99 g/km	107 g/km
CO <sub>2</sub> -Effizienzklasse	B	B	C	A+	A
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	950/600	1300/600	1300/600	1300/600	1500/650
Tankinhalt [l]	51,0	51,0	51,0	51,0	51,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/20	17/20/23	18/20/23	18/20/23	18/20/23
Steuer pro Jahr* [Euro]	78	88	120	150	233
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)

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+CO<sub>2</sub>-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

<sup>1</sup> Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

## Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	SKYACTIV-G 100	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-G 165 i-ELOOP	SKYACTIV-D 105	SKYACTIV-D 150
Wartung 1	210	210	210	230	230
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	320	320	320	330	330
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	250	240	240	350	350
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	320	320	320	360	340
bei km/Monate	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	390	390	390	390	390
Bremsscheiben und -beläge hinten	370	370	370	370	370
Auspuffanlage (nach Kat)	-	-	-	-	860
Kupplung	920	960	960	850	1010
Generator	490	490	730	410	750
Anlasser	410	410	410	370	580

## Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	SKYACTIV-G 100	SKYACTIV-G 120	SKYACTIV-G 165 i-ELOOP	SKYACTIV-D 105	SKYACTIV-D 150
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	127	131	135	128	135
Betriebskosten (Kraftstoff)	154	154	172	119	127
Werkstatt-/ Reifenkosten	73	74	75	81	83
Gesamtkosten pro Monat	354	359	382	328	345
Gesamtkosten pro km [Cent]	28,3	28,7	30,6	26,3	27,6

## Garantien

Der Mazda 3 hat eine allgemeine Garantie drei Jahre oder bis 100.000 km. Zudem bietet Mazda eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gibt es eine europaweite Mobilitätsgarantie lebenslang.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter [www.adac.de/autodatenbank](http://www.adac.de/autodatenbank).

Der Mazda 3 ab 2013 hat sich gegenüber dem Vorgängermodell in allen Kriterien verbessert. Er erreicht klar fünf Sterne bei der Gesamtbeurteilung und zeigt nur Verbesserungspotenzial beim Fußgängerschutz und beim Pfahlanprall. Serienstand sind Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Gurtwarner gibt es auf allen Sitzplätzen sowie ESP und einen Geschwindigkeitsbegrenzer zum besseren Einhalten von Tempolimits. Ebenfalls gibt es ein Notbremssystem für Geschwindigkeiten bis ca. 50 km/h (City-Brake) und viele weitere Fahrerassistenzsysteme gegen Aufpreis.

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