



Mazda 3 SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid Selection

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Seit vielen Jahre lassen einzelne Autohersteller immer wieder aufhorchen und präsentieren Motorkonzepte, bei denen ein Benzinmotor in gewissen Bereichen des Kennfelds kompressionsgezündet läuft, also wie ein Dieselmotor ohne Zündfunken auskommt. Da dies mit einem besonders mageren Gemisch funktioniert, ist mit einer Verbrauchssenkung zu rechnen. Jetzt kommt Mazda tatsächlich mit einem solchen Motor auf den Markt, der außer im Leerlauf und bei Volllast über etwa 4.000 Touren eine Kompressionszündung realisiert. Dabei läuft er um den Faktor zwei bis drei magerer als herkömmliche Benziner. Um den erhöhten Luftbedarf zu realisieren, ist ein Kompressor vorgeschaltet, der situationsabhängig für Luftüberschuss sorgt. Ein aufwändiges und technisch höchst interessantes Konzept, das im Alltag nicht weiter auffällt - aber im ADAC Ecotest nicht ganz den durchschlagenden Spritspar-Effekt hat: 6,4 Liter Super auf 100 Kilometer sind nicht schlecht, einige Konkurrenten mit ähnlicher Leistung schaffen aber Werte auf gleichem Niveau oder sogar besser. Durch die mustergültig gereinigten Abgase zählt der Mazda 3 Skyactiv-X zu den Vier-Sterne-Autos im ADAC Ecotest. Was die meisten Konkurrenten in der Kompaktklasse aber nicht haben: Ein so wertiges Interieur und eine derart umfangreiche Serienausstattung. Selbst ein Head-Up-Display ist serienmäßig, auch Apple Carplay bzw. Android Auto oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung muss man nicht gesondert bezahlen. Da der Grundpreis mit 28.590 Euro dennoch noch weit diesseits der selbsternannten Premium-Marken ist, ist der Mazda 3 mit dem extravaganten Skyactiv-X Motor eine sehr interessante Alternative 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 2,2

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

Familie 2,9

City 3,4

60+ 3,1

Langstrecke 2,5

Transport 3,3

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,1

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 hochwertigen 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.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,4 l/100 km an, kommt man mit dem 51 Liter Tank rund 795 km weit. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 491 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 Tonnen wiegen. Ungebremste Hänger sind bis 600 kg erlaubt.

⊖ Der Dreier von Mazda ist serienmäßig mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Ein Not- oder gar ein vollwertiges Ersatzrad ist für den Japaner nicht zu haben. Auch einen Fehlbetankungsschutz vermisst man.

2,8 Licht und Sicht

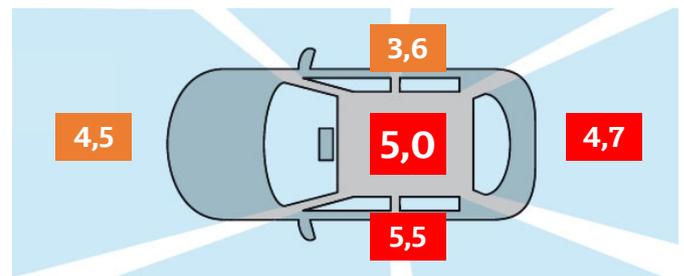
⊕ Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe sehr schräg verläuft. Gegenstände vor dem Fahrzeug sind aufgrund der stark abfallenden Motorhaube gut zu erkennen. Die Scheibenwischer bieten ein großes Wischfeld. Die in die Wischer integrierten Spitzdüsen tagen dazu bei, dass das Wischergebnis auch bei hohen Geschwindigkeiten gut ausfällt. 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 Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet - das können nur wenige Kompaktfahrzeuge von sich behaupten. Gegen Aufpreis ist zudem ein LED-Lichtsystem mit dynamischem Fernlichtassistenten erhältlich. Eine Kurvenlichtfunktion ist allerdings nicht zu haben. Die Rückleuchten sind ebenfalls komplett in LED-Technik ausgeführt. Der Innenspiegel blendet ebenso wie der asphärisch gestaltete linke Außenspiegel ab Werk automatisch ab.



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

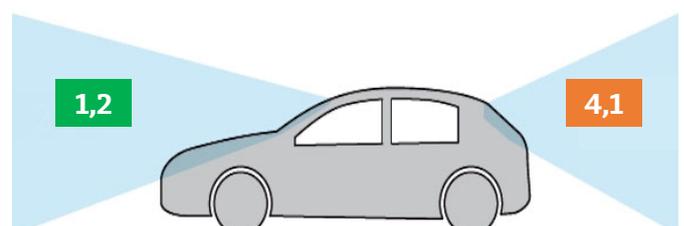
Rundumsicht

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.



⊖ 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

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorn klappt dank den angemessen dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen und die Vordersitze sind recht weit unten (40 cm über der Straße). 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,

3,1 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nur durchschnittlich aus, hier haben einige Konkurrenten mehr Platz zu bieten. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 325 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 415 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 685 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.040 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. 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 Hutablage unter dem Kofferraumboden zu verstauen.

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

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.

hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nur in großer Entfernung erkennbar. Bei eingeschaltetem Warnblinker ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

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.



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 Zentimeter über dem Ladeboden. Dies sorgt dafür, dass das Be- und Entladen besonders schwerer Gegenstände sehr mühsam ist. Mit nur einer Leuchte ist der Kofferraum schwach ausgeleuchtet.

⊖ Im Kofferraum mangelt es an Verstaumöglichkeiten: Weder an den Seiten noch unter dem Ladeboden findet man Ablagefächer. Nicht einmal mit Taschenhaken kann der Mazda aufwarten.

2,7 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit des neuen 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 MZD Connect-Bediensystem wird ausschließlich über den vor dem Schalthebel positionierten Dreh-Drück-Steller samt den 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 ist logisch aufgebaut und erschließt sich dem Nutzer auf Anhieb. 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 in Wahrheit über ein hochauflösendes TFT-Display dargestellt wird. In puncto Ablesbarkeit ist diese Lösung nicht zu



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können überzeugen. Die Bedienung ist funktionell, insbesondere weil man auf modischen Schnickschnack verzichtet.

übertreffen. Auf die Möglichkeit, beispielsweise etwa die Navikarte 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 (weiße Schrift auf silbernem Hintergrund).

2,7 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im neuen Mazda 3 ist bemerkenswert gut. Das Infotainmentsystem umfasst ein Radio samt DAB, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis

steht ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern zur Verfügung. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man wie bei vielen neuen Modellen inzwischen vergebens. Eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist gegen Aufpreis erhältlich.

2,6 Raumangebot vorn

Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Mazda 3 vorn ordentlich Platz. Selbst knapp 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 Luft über dem Scheitel haben. Das Raumgefühl fällt im Fond aufgrund der sehr schmalen Seitenfenster und der niedrigen Dachlinie nochmals schlechter aus als in der ersten Reihe.

3,0 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 auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen



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

und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 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 verdaut.

2,6 Sitze

In der zweiten Reihe sitzt man natürlich nicht ganz so komfortabel wie vorn. Die Oberschenkelaufgabe fällt etwas kurz aus und ist ebenso wie die Lehne nur wenig konturiert. Die Sitzposition geht in Ordnung, allerdings sind die Beine etwas stärker angewinkelt. Der unbequeme Mittelsitz ist nur für kürzere Strecken geeignet.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet. Eine elektrische 8-Wege-Sitzverstellung samt Memory-Funktion und 4-Wege-Lordosenstütze ist dann

ebenfalls an Bord. Für den Beifahrersitz gibt es keine elektrische Sitzverstellung. Er lässt sich auch in der Höhe verstellen, eine Lordosenstütze ist nicht erhältlich. 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.

2,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h haben wir im Innenraum eine Lautstärke von 67,8 dB(A) gemessen. 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.

2,6 Klimatisierung

Der Mazda 3 ist als Selection mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Auch Sitz- und Lenkradheizung sind serienmäßig an Bord. Beheizbare Fondsitze oder eine Standheizung sind für den Japaner nicht erhältlich.

⊖ Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten hat der Mazda 3 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.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Aus dem Skyactiv-X holt Mazda 224 Nm, die bei 3.000 Touren bereit stehen - der Motor befindet sich hier noch im Kompressionszündmodus, auch unter Vollast. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Mazda 3 Skyactiv-X 5,3 Sekunden, am schnellsten geht das 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 locker mitschwimmen. Im sechsten Gang aber reicht der Zug nicht mehr aus, hier braucht der Dreier fast 20 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu kommen. Laut Mazda schafft man es mit dem Testwagen in 8,2 Sekunden 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 sehr harmonisch und linear - 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.

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-X mit vergleichsweise hohen Drehzahlen betrieben werden kann, ohne dass der Verbrauch nennenswert leiden würde - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Umdrehungen pro Minute. Neben einer Berganfahrhilfe ist der Japaner auch mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die den Wagen beim Anhalten zeitlich unbegrenzt festbremst.

2,1 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 Fronttrieblers 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 drei Lenkumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand vor allem im Stadtverkehr fällt daher leicht erhöht aus.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 3 durchschnittlich 33,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Alle Mazda 3 mit Benzin-Mildhybrid haben ein Bremssystem mit elektronisch geregelter Bremskraft statt eines üblichen Bremskraftverstärkers. Dennoch ist das Ansprechen der Bremse und das Gefühl im Bremspedal 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 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 für Müdigkeit und warnt den Fahrer ggf. akustisch. Gegen Aufpreis gibt es einen Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, der Reifendruck lässt sich im Kombiinstrument anzeigen.

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

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 ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. 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 Kofferraumladeboden und sind dort nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen. Der Mazda 3 hat keine Zurrösen im Kofferraum, um schwere Gegenstände zu fixieren.

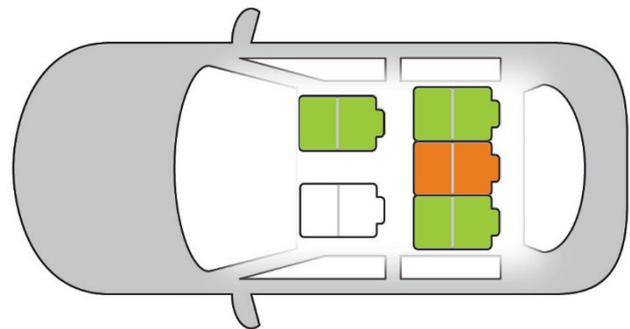
2,1 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Mazda 3 mit 87 Prozent der erzielbaren Punkte auf ein gutes Ergebnis. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen können Kindersitze auch gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Allerdings sind sie seitens des Herstellers nicht für seitwärts gerichtete Kindersitze freigegeben. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden.

⊖ 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.

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)

2,1 Fußgängerschutz

⊕ 81 Prozent der Punkte bekommt der Kompaktwagen für den Fußgängerschutz. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Mazda 3 ist serienmäßig mit einem Notbremssystem ausgestattet, das neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennt - und das sogar auch bei Dunkelheit.



2,4 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda 3 Skyactiv-X 2.0 M Hybrid liegt im Ecotest bei 6,4 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 176 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das trotz des Mild-Hybridsystems (Startergenerator samt Lithium-Ionen-Batterie mit 24 Volt) und der innovativen Kompressionszündung lediglich für 26 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,8 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,3 l alle 100 km. Damit liegt der 180 PS starke Benziner fast genau auf dem Niveau des 120 PS starken, konventionell zündenden Benziners im Mazda 3.

1,2 Schadstoffe

⊕ Ein unter Volllast und hohen Drehzahlen leicht erhöhter CO-Ausstoß und ein unmittelbar nach dem Kaltstart erhöhter Partikelaustritt kosten dem Skyactiv-X zwei der 50 maximal erreichbaren Zähler bei der Schadstoffbewertung. Die insgesamt erreichten 73 Punkte reichen für vier Sterne im

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 28.590 Euro ist der Mazda 3 Skyactiv-X 2.0 als Selection auch preislich ein sehr 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 müssen, sind beim Mazda 3 Selection diese Annehmlichkeiten serienmäßig an Bord. Die Kfz-Steuer beträgt 100 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). 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.

Verbrauch

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

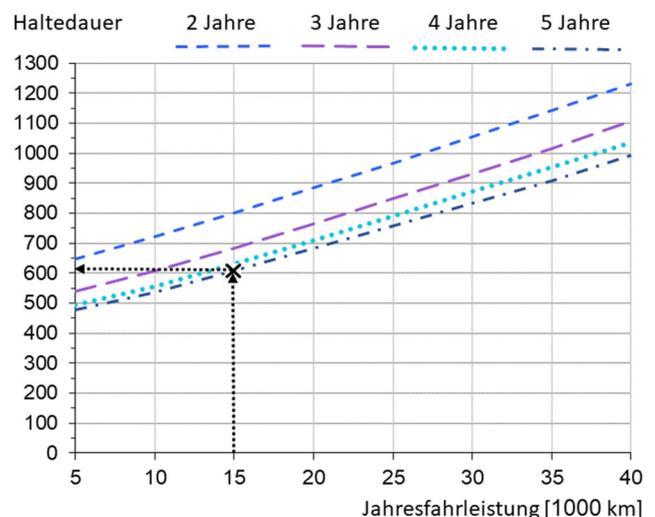
Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

ADAC Ecotest und damit gehört der Mazda 3 Skyactiv-X zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Auch bei einer Messfahrt im realen Straßenverkehr bestätigte der Wagen seine guten Emissionswerte.

2,1 AUTOKOSTEN

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 609 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 2.0 M Hybrid	SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid	SKYACTIV-D 1.8
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1759
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	132 (180)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	224/3000	270/1600
0-100 km/h [s]	10,4	8,2	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	216	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	5,5 S	5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	139	125	131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/27	17/24/27	17/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	128	100	243
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	592	573
Preis [Euro]	23.290	26.790	25.590

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 (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	224 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,4/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	100/125 g/km
Stirnfläche/c _w -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	1.395/534 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 / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Yamaguchi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,9/12,1/19,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	215/45 ZR18 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,6/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	149 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.438/491 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/685/1.040 l

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

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	303 Euro
Monatliche Gesamtkosten	609 Euro		
Steuer pro Jahr	100 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/27		
Basispreis 3 SKYACTIV-X 2.0 M Hybrid Selection	28.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.479 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.506 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * 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	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)

2,2

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: November 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.