

Mazda 3 2.0 G120 Revolution



DAS MODELL 2014 DES MAZDA 3 FÜHRT DIE LINIENFÜHRUNG SEINES GROSSEN BRUDERS MAZDA 6 WEITER. DER SPORTANZUG STEHT IHM SEHR GUT UND ER VERMAG DIE BLICKE AUF SICH ZU LENKEN. DER KOMPAKTE WARTET MIT MODERNER MAZDA-SKYACTIV TECHNOLOGIE AUF. IM TEST VERMOCHTE DAS GEPRÜFTE MODELL ZU ÜBERZEUGEN, KONNTE ABER AUCH EIN PAAR SCHWÄCHEN NICHT VERBERGEN.

Positiv

- Sehr gutes Preis- Leistungsverhältnis
- Sportliches Handling (Fahrwerk, Lenkung, Schaltung)
- Geschmeidiger, kultivierter Motor mit relativ niedrigem Verbrauch
- Platzverhältnisse vorne und hinten
- Gelungenes Design
- Innovatives Multimedia-System mit guter Bedienung

Negativ

- Kofferraumvolumen eher knapp für ein 4.5 m Auto
- Schlechte Übersicht nach hinten und störende A-Säule
- Komforteinbusse durch das straffe Fahrwerk und die relativ hohen Innengeräusche
- Durchzug im 6. Gang ist schwach (lange Übersetzung)
- Fahrzeuglänge schränkt Wendigkeit ein
- Servicekosten (kein Gratiservice)

Präsentation

Der neue Mazda 3 vermag mit seinem dynamischen Auftritt die Blicke auf sich zu ziehen. Die wellenförmigen Linien ziehen sich von der Front bis zum Heck durch und zieren sogar die 18-Zoll-Räder. Die stark ansteigende Seitenlinie verleiht ihm einen Hauch von "Coupé". Zusammengefasst ein durchaus gelungener Auftritt.

Innenraum

Im Innenraum fällt als erstes der grosse Drehzahlmesser hinter dem Lenkrad auf. Die Geschwindigkeit wird in diesem Instrument digital angezeigt. Darüber befindet sich das in der Ausstattungslinie "Revolution" serienmässige Head-Up-Display, welches äusserst hilfreich ist. Das ganze Armaturenbrett wirkt mit Carbon- und Aluminiemeinlagen sehr sportlich. Die Bedienung des Multimedia-Gerätes mittels zentralem Drehschalter vor der Mittelarmlehne ist intuitiv. Die Platzverhältnisse vorne und hinten sind gut. Das Kofferraumvolumen ist mit 348 Liter für die Fahrzeuggrösse hingehend eher bescheiden. Die Verarbeitung und die Materialien sind jedoch gut.

Komfort

Der Komfort im neuen Mazda 3 leidet etwas unter der sportlichen Gesamtauslegung. Das Fahrwerk ist sportlich-straff geraten und die 18 Zoll-Räder rollen etwas hart ab. Der Geräuschpegel im Innenraum ist zwar gut, jedoch treten auf der Autobahn Windgeräusche auf. Hingegen ist die Komfortausstattung auf einem sehr hohen Niveau. Von Sitzheizung über Tempomat und Zweizonen-Klimaanlage ist alles serienmässig vorhanden. Die Sitze sind gut konturiert und bieten den nötigen Seitenhalt.



1



2



3



4

- 1 Dem Fahrer steht eine sportlich-direkte Lenkung und ein knackiges 6-Ganggetriebe zur Verfügung.
- 2 Im Vergleich zu seinen Konkurrenten verfügt der Mazda 3 über ein eher kleines Kofferraumvolumen.
- 3 Einfache Bedienung des Multimediasystems mittels Drehschalter.
- 4 Die Sicht nach hinten ist durch das kleine Heckfenster und die breiten C-Säulen eingeschränkt.

Fahrleistungen

Die Fahrleistungen sind für die angegebenen 88 kW (gemessen 97 kW) mehr als nur ansprechend. Auch das Drehmoment von 210 Nm bei 4'000 U/min ist gut. Der Zweiliter-Saugmotor ist eine echte Alternative zu den Downsizing- Konzepten der Konkurrenz. Der Motor ist sehr geschmeidig und hängt gut am Gas. Das Triebwerk hat nur noch wenig gemeinsam mit den herkömmlichen Saugmotoren. Dazu passt das mit kurzen Schaltwegen sehr präzise 6-Gang-Getriebe. Zusammen mit dem Leergewicht von weniger als 1'400 kg bietet der Mazda 3 gute Fahrleistungen.

Fahreigenschaften

Die Fahreigenschaften passen zum dynamischen Auftritt des Mazda 3. Das sportlich-straff abgestimmte Fahrwerk bietet zusammen mit der sehr direkten Lenkung (2.6 Umdrehungen) und dem erstaunlich drehfreudigen Motor viel Fahrspass. Obwohl man sich teilweise etwas mehr Leistung wünschen würde, wird der Kompaktwagen nicht langweilig.

Sicherheit

Der Mazda 3 bietet eine solide Sicherheitsausstattung. Zusätzlich zur Standardausrüstung kommen noch der serienmässige City-Brake-Assist und der hilfreiche Totwinkelassistent hinzu. Insgesamt erreicht das Testfahrzeug hier die Note "gut".

Spezielles

Das ausgefallene Motorenkonzept "Skyactiv" vermag im Mazda 3 zu überzeugen. Der 2.0 Liter-Saugmotor ist eine echte Alternative zum Downsizing-Trend. Mit seiner Verdichtung von 14:1 setzt er bei Ottomotoren neue Massstäbe.

FAHRZEUGDATEN

Motor

Hubraum	1998 ccm
Zylinder	4
Ventile pro Zylinder	4
Aufladung	nein
Max. Leistung	88 kW
Max. Drehmoment	210/4'000 Nm/Umin

Kraftübertragung

Getriebe:	m6
Antrieb:	Front

Karosserie

Karosserieform:	Limousine
Leergewicht lt. Hersteller	1317 kg
Max. Anhängelast	1300 kg
Kofferraumvol. klein	348 Liter
Kofferraumvol. gross	1250 Liter

Garantie:

Allg. Werksgarantie	3 Jahre/100'000 km
Mobilitätsgarantie	3 Jahre
Rostschutzgarantie	12 Jahre (mit Auflagen)

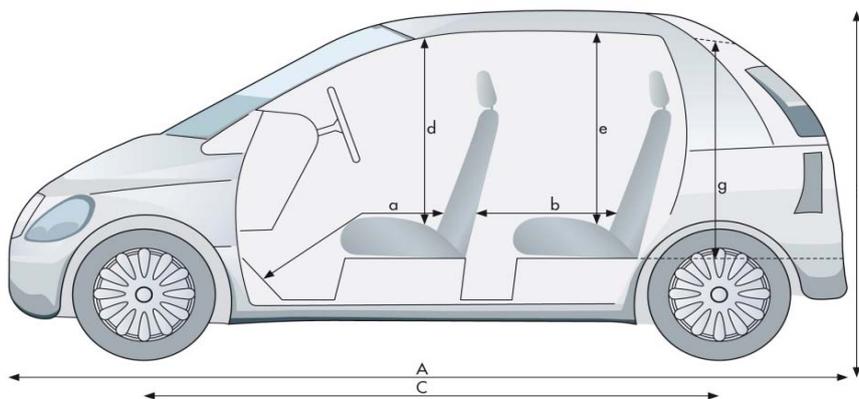
Preise

Basispreis	26'450.- CHF
Preis Testfahrzeug	30'431.- CHF

Auszug Zubehör

- Ledersitze
- Metallic-Lackierung
- Navigationssystem NNG
- Stossfänger-Schutzblende hinten
- Teppichsatz Luxury

Reifen Testfahrzeug	215/45R18 Dunlop SP TT
Reifen Mindestgrösse	205/60R16



a von /bis 89 cm/113 cm

b von /bis 58 cm/85 cm

d 106 cm

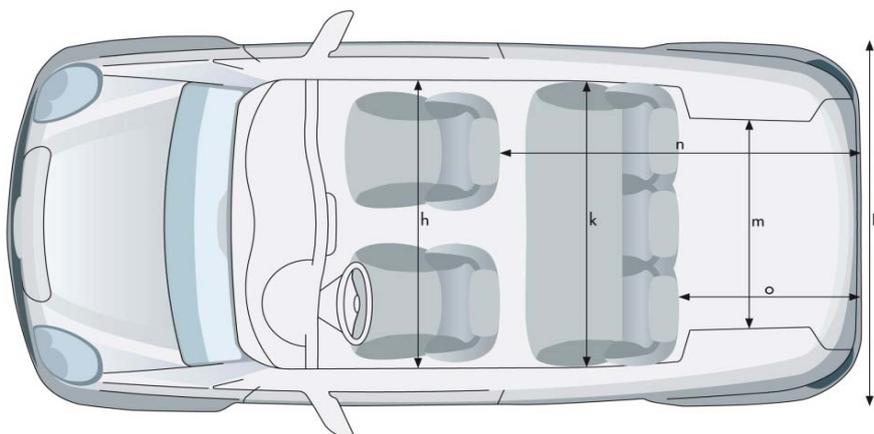
e 96 cm

g 79 cm

A 446 cm

B 145 cm

C 270 cm



h 150 cm

k 147 cm

m 102 cm

n 165 cm

o 88 cm

D 179 cm

TESTWERTE

Motorleistung

Leistungsmessung TCS	97.1 kW
Abweichung zu Hersteller	+9.1 kW

Tachoabweichung

Bei 60 km/h	61 km/h Anzeige
Bei 80 km/h	81 km/h Anzeige
Bei 100 km/h	101 km/h Anzeige
Bei 120 km/h	121 km/h Anzeige

Gewichte

Leergewicht Testfzg.	1385 kg
Abweichung zu Hersteller	+68 kg
Zuladung Testfzg.	430 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h

Herstellerangabe	8.9 s
Messung TCS	9.3 s

Elastizität (im 4. Gang)

60 - 100 km/h	10.3 s
80 - 120 km/h	10.1 s

Kilometerzähler Abweichung

Anzeige Fahrzeug	2'000 m
Messwert	2018 m
1000 m effektiv sind	991 m Tacho

Bremsweg

(Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit 100 km/h)	
Bremsweg	37.2 m
Mittlere Verzögerung	10.4 m/s ²

Wendekreis

(Zwischen Mauern)	
Wendekreis links	11.6 m
Wendekreis rechts	11.5 m

Innengeräusche

bei 60 km/h	60 dB(A)
bei 80 km/h	64 dB(A)
bei 100 km/h	67 dB(A)
bei 120 km/h	71 dB(A)

Kosten

Stundenansatz laut BFS	CHF 145.-
Gratis Service	0 Jahre 0 km

Service laut Hersteller

20000 km 12 Monate

Gesamtkosten für die Wartung

(bei 15'000 km/Jahr) bis 180'000 km	CHF 4'832.-
--	-------------

Betriebskosten

Bei 10'000 km/Jahr	0.82 CHF/km
Bei 15'000 km/Jahr	0.62 CHF/km
Bei 30'000 km/Jahr	0.42 CHF/km

Umweltaspekte

Normverbrauch l/100km (80/1268/EWG)			
städtisc	ausserstädtisc	gesamt	
Werk	6.5	4.3	5.1
TCS	7.1	4.2	5.2

Testverbrauch

7.1 l/100 km

CO₂-Ausstoss

Werksangabe	119 g/km
TCS-Messung	121 g/km
CH-Durchschnitt	148 g/km
Energieetikette	D

Übersicht

Einparken	vorne	1.60 m
	hinten	5.35 m
Sicht	vorne	4.16 m
	hinten	13.20 m

TCS BEWERTUNG

Fahrzeugausstattung	★★★★★
Sicherheitsausstattung	★★★★☆
Servicekosten	★★★★☆
Innengeräusche	★★★★☆
Übersicht	★★★☆☆

Bremsweg	★★★★★
Normverbrauch Werk	★★★★☆
Normverbrauch Test	★★★★☆
Testverbrauch	★★☆☆☆

VERGLEICHSTABELLE

	MAZDA	FORD	PEUGEOT	VW
	3 2.0 G Revolution	Focus 1.0 SCTi Titanium	308 1.6 THP Allure	Golf 1.4 TSI Highline
Preis (CHF)	26'450.–	28'500.–	29'100.–	29'400.–
Hubraum (cm³)	1998	998	1598	1395
Leistung (kW/PS)	88/120	92/125	92/125	90/122
Drehmoment (Nm/Umin)	210/4'000	200/1'500	200/1'400	200/1'500
Gesamtverbrauch 1999/100/EG (l/100km)	5.2 C(2)	5.0(1) B(2)	5.6(1) C(2)	5.3(1) C(2)
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	71	70(5)	69(6)	68(7)
Betriebskosten(CHF/km) (3)	0.62	–	0.64	0.62
Bewertung Servicekosten (4)	★★★★☆	–	★★★☆☆	★★★★★
Test Touring (Nummer/Jahr)	6/2014	12/2011(5)	5/2014(6)	5/2013(7)

(1) Wert laut Importeur

(2) Energieeffizienz laut Importeur

(3) Bei 15'000 km/Jahr

(4) Gesamtkosten auf 180'000 km bei jährlich 15'000 km

(5) Ford Focus 1.6 TDCi Titanium

(6) Peugeot 308 1.6 THP 155 PS Féline

(7) VW Golf 2.0 TDI DSG Highline