

Dauertestabschluss. Ein richtiger Kofferraum in der Kompaktklasse, ein Benzinmotor, der sich etwas vom Diesel abgeschaufelt hat – Mazda übt sich beim 3er wieder in der Kunst des Querdenkens. Ein beinahe makellooses Resümee.

Wo sich wahre Zwischengröße zeigt

VON TIMO VÖLKER

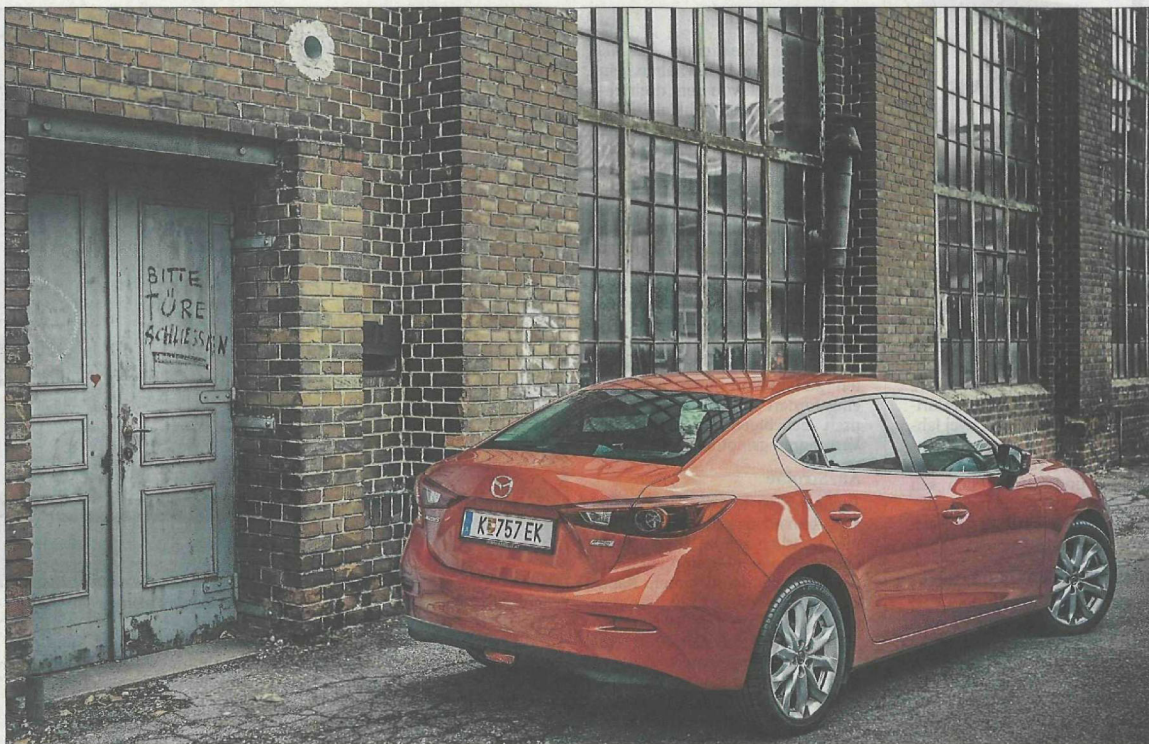
Nach einigen eher farblosen Jahren, was Modelle, aber auch Absatzzahlen angeht, kämpft Mazda tapfer weiter: Der CX-5 kam zur rechten Zeit, nämlich mitten in den europäischen SUV-Boom (der übrigens nirgendwo so massiv aufschlägt wie in Österreich), endgültig wieder im Rennen ist man mit dem 3er als Mazdas Bestseller in der Golfklasse. Der Herbst wird noch relativ aufregend für die Marke: Ganz neu und mit viel versprechendem Design kommt der kleine 2er, von der Roadster-Ikone MX-5 läuft die nächste, vierte Generation vom Stapel, keineswegs zu früh nach fast zehn Jahren.

Uns erfreute inzwischen der 3er als Farbtupfer in der gar etwas braven Golfklasse. Die Marke hat sich bei dem Auto redlich bemüht, ihrem alten Ruf als irgendwie querdenkend und inspirierter als die anderen gerecht zu werden.

Zwischengröße

Zudem bietet der 3er in Limousinenausführung eine interessante Zwischengröße: noch keine ausgewachsene Mittelklasse, aber um doch 32,5 cm länger als ein Golf, und diese Zentimeter gehen in nutzbarem Kofferraumvolumen auf. So ein richtiger Kofferraum statt bloßer Klappe ist eben doch eine feine Sache, und die Chancen beim Parkplatzsuchen haben sich nicht merklich verschlechtert. Den Designern ist es zu danken, dass sie das bislang eher ungeliebte Format aus seiner Biederkeit geholt haben, prompt hat sich der Anteil der Limousine im 3er-Verkauf verdoppelt, von zehn auf 20 Prozent.

Bemerkenswerter freilich noch der Auftritt von Mazdas „Skyactive“-Technologie, die einen Sonderweg im Motorenbau beschreibt. Statt nach dem Motto Downsizing den Hubraum zu verkleinern und die Leistung mittels Turbolader aus den Brennräumen zu kitzeln, hat Mazda die Verdichtung drastisch erhöht, was den Benziner näher an das effizientere Dieselpinzip rückt, ohne sich dabei Nachteile einzu-



Der Letzte macht die Tür zu: So fesch kann ein Kompakter als Limousine sein. Mazdas Designer haben beim neuen 3er dem Format den Schrecken genommen.

[Jörgen Starwan]

handeln. Der 2,0-Liter-Motor mit 120 PS entwickelt ein schönes Drehmoment bei niedrigen Touren, und er dreht freudig nach oben hinaus, wenn es denn sein soll. In der Langzeitbeobachtung ermittelten wir einen Durchschnittsverbrauch von 6,7 Litern auf 100 km, ein achtbares Ergebnis. Nach einem winterlichen Start bei 7,6 l/100 km kamen nach einem halben Jahr der Effekt von Sommerreifen und höheren Temperaturen zum Tragen.

Gern wurde der 3er freilich auf der Langstrecke bewegt. Als Reiseauto qualifizieren ihn der Laderaum, der dank umlegbarer Rücksitze auch für Sondertransporte gerüstet ist, die sehr guten Sitze und

die generell makellose Ergonomie rund um den Chauffeur oder die Chauffeuse.

Schwache Hupe

Makellos? Dass Radiosender nicht im direkten Zugriff gewählt werden können, man stattdessen im Bordsystem abtauchen muss, nervte bis zuletzt. Wenn wir schon dabei sind, der zweite erwähnenswerte Kritikpunkt: Die Hupe klingt jämmerlich. Als strafendes Protestgeheupe ist dieses Organ völlig unbrauchbar. Nun soll man diese unsinnige Huperei ohnehin lassen, dennoch, wenn sich's nicht hat vermeiden lassen, reißt einen dieses Quäken aus der Komfortzone des

Autos – so, als wäre man öffentlich überführt, doch kein Premiumvehikel zu lenken.

Kann der 3er denn als solches gelten? Ja, weil er sich so anfühlt. In „Revolution“-Trimm bleiben kaum Wünsche offen: Leder an den richtigen Stellen, Head-up-Display, ein properes Bordsystem mit Zugang über Touchscreen oder Drehräder (eine Mischung aus BMWs i-Drive und Audis MMI) samt Navigation und BlueTooth, Tempomat, Sitzheizung und nicht zuletzt der Bose-Sound.

Als einziges, wohl auch empfehlenswertes Extra an unserem Testexemplar ist eine Metallic-Lackierung in „Soul“-Rot (ca. 600 €)

ausgewiesen, und immer noch bleibt der Preis unter 25.000 Euro. Das macht den 3er für Vergleiche mit dem Marktführer aus Deutschland attraktiv. Wer sich in der Klasse umsieht, sollte den Mazda jedenfalls nicht auslassen.

MAZDA3 G120 LIMOUSINE

Maße: L/B/H: 4580/1795/1450 mm. Radstand: 2700 mm. Leergewicht: 1200 kg. Kofferraumvolumen: 419 Liter. **Motor:** R4-Zylinder-Otto, 1998 ccm. 88 kW (120 PS) bei 6000/min. 210 Nm bei 4000/min. 0–100 km/h: 8,8 sec. Vmax: 198 km/h. Testverbrauch: 6,7 l/100 km. Frontantrieb, man. 6-Gang-Getriebe. **Preis:** 24.390 Euro (Level „Revolution“).