

Vergebliche Schwachpunktsuche

Aufwind. Warum Mazda wieder im Kommen ist, lässt sich am Beispiel des 3ers leicht erfahren.

GERHARD KUNTSCHIK

Soso, der Mazda3 bietet in der besten Ausstattung („Revolution Top“) auch einen City-Notbremsassistenten serienmäßig. Na gut, schnell vergessen. Dann die Ausfahrt aus dem Parkplatz, das übliche Hinrollen zum Schranken und – ein Ruck, und der Wagen steht samt überraschtem Fahrer. Unfreiwilligen Test also bestanden.

511 Fahrbericht

Kompakt und alles drin

Rund 30.000 Euro für einen Kompakten scheinen etwas hoch, doch der neue 3er beginnt ja schon bei knapp 17.000 Euro, die Motorisierung des Testwagens (150-PS-Diesel) war vom Feinsten (davon später), und hinter der sperrigen Ausstattungsbezeichnung verstecken sich Details, die noch in der gehobenen Mittelklasse eher als ungewöhnlich einzustufen sind (Spurhaltekontrolle und Spurwechselassistent, adaptives Fern- und Kurvenlicht, ein Head-up-Display mit Geschwindigkeitsanzeige und Abstandskontrolle bei Tempomatbetrieb, eben die Notbremsfunktion, Toter-Winkel-Assistent usw.). Dazu Lederausstattung, wobei die Ledersportsitze dank Lendenwirbelstützen ausgezeichneten Halt geben,



Mazdas neue Designsprache („Kodo“) ließ sich auch beim neuen 3er gelingen umsetzen.

Bild: SW/GK

ein griffiges Multifunktionslenkrad (natürlich auch Leder) und die einfache Bedienung der Navigation über den Drehknopf in der Mittelkonsole.

Der 3er ist der dritte Mazda der neuen Skyactiv-Generation nach dem erfolgreichen SUV CX-5 und dem 6er. Das Fahrwerk gelang den Japanern hervorragend, der 3er klebt auf der Straße und lässt sich ganz präzise lenken. Die Federung ist ein guter Kompromiss zwischen

Sport und Komfort. Im mittleren Display ist der Drehzahlmesser die dominierende Einheit, die Geschwindigkeit wird digital in der rechten unteren Ecke angezeigt. Alles Wichtige ist im Blickfeld, eben auch durch das Head-up-Display.

Die Sechsgangschaltung begnügt sich mit kurzen Wegen und kommt präzise, was den sportlichen Eindruck noch mehr unterstreicht. Der 150-PS-Diesel mit i-Stop (wie Mazda sein Start-Stopp-System nennt)

verbraucht im Test knapp über sechs Liter im Schnitt.

Um wenigstens einen Kritikpunkt zu finden, kam eine Ausfahrt im Fond gerade recht. Doch auch hinten sind Kopf- und Beinfreiheit zufriedenstellend, obwohl das coupéhafte, sehr schnittige Design einige Befürchtungen geweckt hatte. In Summe muss Mazda zum neuen 3er gratuliert werden: Ein Modell ohne Schwachpunkte ist nicht die Regel.

Mazda3 Sport

■ **Motor/Fahrwerk**
Vierzylinder-Commonrail-Turbodiesel, 110 kW/150 PS bei 4500 U/min, 380 Nm bei 1800 U/min. Sechsgangschaltung, Frontantrieb. ABS mit EBD und Bremsassistenten, Start-Stopp-System (i-Stop), Berganfahrhilfe, DFSC mit Traktionskontrolle.

■ **Ausstattung**
Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags, adaptiver Tempomat, Bordcomputer, City-Notbremsassistent, Einparkhilfe, Touchscreen-Farbdisplay, Fernlichtassistent, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, Bose-Audiosystem (mit USB, AUX, CD), Head-up-Display, Zweizonen-Klimaatomatik, LED-Tagfahrlicht, Leder, Lederlenkrad, Spurhaltekontrolle und Spurwechselassistent, Wegfahrsperr.

■ **Maße/Gewichte**
Länge/Breite/Höhe 4460/1795/1465 mm, Radstand 2700 mm. 1320 kg, zulässig 1910. Kofferraum 364 l, Tank 51 l, Wendekreis 11,4 m.

■ **Fahren/Verbrauch**
Höchstgeschwindigkeit 210 km/h, Beschleunigung auf 100 km/h 8,1 Sek., Verbrauch Stadt/Land/Mix 4,9/3,6/4,1 l (107 g CO₂), im Test: 6,1 Liter.

■ **Preis**
29.990 Euro; Testwagen (Metall-Lackierung 608 etc.) 30.706,10 Euro.