

## Pressepräsentation Mazda3: Willkommen im Golf-Land

Von Jens Riedel

**Deutschland ist Golf-Land und wird es bleiben. Dennoch ist Mazda zuversichtlich, im nächsten Jahr hierzulande rund 14 000 Stück seines 3ers abzusetzen. Etwa 2300 Zulassungen sollen es noch im vierten Quartal dieses Jahres werden, wenn die Neuauflage des Kompaktmodells am 18. Oktober 2013 zu den Händlern kommt. Mazda zieht diese Zuversicht aus dem Markterfolg des CX-5 und des 6ers. Der 3er ist das dritte Modell mit den Effizienzbausteinen, die die Japaner unter dem Begriff Skyactiv bündeln, zum anderen setzt die erfolgreichste Modellreihe der Marke in einigen Punkten Bestwerte im Segment.**

Das Design des Mazda3 orientiert sich klar am größeren 6er. Da sind der große Kühlergrill mit der sich von unten bis hoch in die Scheinwerferpartie schwingenden Chromspange sowie die charakteristischen Karosseriebögen, die in ihrer Linienführung ein wenig an die ausgestellten Kotflügel klassischer Fahrzeuge erinnern. Die lange Motorhaube und die relativ weit nach hinten gesetzte Fahrgastzelle mit ihrem nach oben zulaufendem Fensterband und das sehr schmale Heckfenster verleihen dem Fünftürer eine sehr sportliche Silhouette. Der Luftwiderstandsbeiwert ist mit 0,275 sehr lobenswert (und bei der Limousine noch besser). Bei Radstand (sechs Zentimeter) und Breite (vier Zentimeter) hat der Mazda bei gleicher Länge gegenüber dem Vorgänger zugelegt, in der Höhe (1,5 Zentimeter) nachgegeben. Das schafft im Innenraum viel Platz, ohne dass es zu Lasten der Kopffreiheit geht. Mazda nennt für die Schulterfreiheit vorne und für den Fußraum im Fond die besten Maße in der Kompaktklasse. Gewonnen hat auch der Kofferraum mit nun 364 Litern Volumen, und was noch wichtiger ist, mit jetzt ebener Ladefläche.

Vorne finden Fahrer und Beifahrer sehr körperbetonte Sitze vor, die das Gewicht gleichmäßig verteilen sollen und vor allem exzellenten Seitenhalt bieten. Die Rückbank könnte etwas mehr Schenkelaufgabe bieten, schafft durch ihre Position aber erfreulich viel Kopffreiheit. Trotz der schmal zulaufenden Seitenfenster fühlen sich Fondpassagiere nicht eingeeengt, es mangelt ihnen aber etwas an Ablagemöglichkeiten. In den Türen findet sich lediglich ein Flaschenhalter. Nicht ganz geglückt ist auch die Position der

Schalter für die optionale Sitzheizung und der Warnleuchte für den deaktivierten Airbag. Sie liegen über der Klimaanlage, deren Erreichbarkeit durch einen Platztausch besser wäre. Komischerweise ist es beim Mazda6 ja so angeordnet.

Bei der Gestaltung des Cockpits haben die Ingenieure ansonsten aber viel Wert darauf gelegt, die Bedienbarkeit des Mazda3 so auszulegen, dass der Fahrer möglichst wenig abgelenkt wird. So wird die Anzeigetafel vom klassischen Rundinstrument für die Geschwindigkeit dominiert. Seitlich davon finden sich zwei längliche Displays für die Drehzahl- und Ganganzeige (links) sowie die Tank- und Verbrauchsanzeige (rechts). Die Zahl der Schalter im Lenkrad wurde gegenüber dem hier überfrachteten Vorgänger auf neun halbiert. Wichtigste Neuerung ist jedoch das hoch angebrachte 7-Zoll-Display in der Mitte für die Infotainmentfunktionen. Gesteuert werden sie entweder per Sprache, Touchscreen oder über einen Dreh- und Drückknopf in der Mittelkonsole, durch den die Handbremse ganz in Sportwagenmanier näher zum Fahrer rückt. Mazda bietet im 3er einen hohen Konnektivitätsgrad bis hin zur Verknüpfung mit der Internetplattform Aha.

In der Topausstattung Sports Line übernimmt der Drehzahlmesser den Platz des Tachos mit einer kleineren Digitalanzeige für die Geschwindigkeit. Alternativ lässt sich das Tempo auch auf dem hier serienmäßigen Head-up-Display anzeigen, das für bis zu drei verschiedene Informationen ausgelegt ist. Schade nur, dass sich die Höhenverstellung und sonstige Konfiguration der gut ablesbaren Scheibe im Infotainmentmenü versteckt.

Auch beim 3er setzt Mazda seine Skyactiv-Motoren ein, mit denen die Marke einen anderen Weg geht als das vielfach propagierte Downsizing. Hier gilt noch die alte Maxime von Hubraum, der durch nichts außer zu ersetzen ist. Auf einen Turbo wird bis auf den Diesel verzichtet. Dazu kommt mit jeweils 14:1 das weltweit höchste (Benziner) bzw. niedrigste (Diesel) Verdichtungsverhältnis im Serienbau. Angeboten werden ein Zweiliter mit 88 kW / 120 PS und 121 kW / 165 PS sowie ein 2,2-Liter-Selbstzünder mit 110 kW / 150 PS. Mit 5,1 und 5,2 Litern bzw. 3,9 Litern pro 100 Kilometer im Normzyklus sind alle drei sehr sparsam. Neu im Skyactiv-Motorenportfolio ist der 1,5-Liter-Benziner mit 74 kW / 100 PS und 5,0 l/100km. Er ist ausschließlich der Basisversion vorbehalten, für die Mazda nur einem Verkaufsanteil von rund zwei Prozent sieht. Auch vom Diesel versprechen sich die Marktanalysten im Hause mit zehn Prozent erstaunlich wenig. Grund ist die relativ hohe Leistung. Über einen kleineren Einstiegsdiesel ist derzeit noch nicht entschieden. So soll vor allem der mittlere Benziner Skyactiv-G 120 mit zwei Dritteln das Rennen machen.

Und er hat das Zeug dazu. 88 kW / 120 PS klingen in der heutigen Hochrüstungszeit wenig beeindruckend, doch die stimmige Kombination mit den übrigen

Fahrzeugkomponenten überzeugt in dieser Konfiguration. Das Aggregat mit seinen 210 Newtonmetern ist auf viel Drehmoment im unteren und mittleren Bereich ausgelegt. Schon bei eher dieseltypischen Drehzahlen deutlich unterhalb 2000 Touren empfiehlt die Ganganzeige den Wechsel. Dazu gesellen sich die butterweiche und exakt geführte Schaltung mit kurzen Wegen sowie die exzellent arbeitende Lenkung mit rascher Reaktion, perfekter Zielgenauigkeit und hervorragender Rückmeldung. Das recht komfortabel abgestimmte Skyactiv-Fahrwerk zeigt erstaunlich wenig Seitenneigung. Es dürfte also kein Zufall gewesen sein, dass sich Mazda für die Präsentation des neuen Modells das bergige Hinterland von Barcelona ausgewählt hat. Dort überzeugte der 3er mit ungewöhnlich großer Portion Fahragilität. Noch einen ganzen Schritt sportlicher meisterte der 45 PS stärkere Motor bei gleichem Maximaldrehmoment die schmalen Serpentinien und forderte förmlich zu einer höchst dynamischen Fahrweise heraus. Das Chassis zeigte sich dabei besonders gutmütig und reagierte stets beruhigend berechenbar.

Da taucht die Frage nach einem Mazda3 in der High-Performance-Version MPS auf. Über die ist nicht entschieden. Und auch auf einen Kombi dürfen deutsche Käufer vorerst nicht hoffen. Das Marktpotenzial ist für einen relativ kleinen Hersteller wie Mazda mit rund 1,3 Millionen Einheiten im vergangenen Jahr nicht wirklich lukrativ. Global ist da die Stufenheckversion viel entscheidender, wobei auch hier der Begriff wenig über die Form verrät. Der Mitte Januar 2014 erhältliche Viertürer ist ebenfalls eine dynamische Erscheinung und liegt sogar noch besser im Wind (cw-Wert: 0,26) als das Schrägheck. Dazu kommen bei 500 Euro Mehrpreis 55 Liter mehr Kofferraumvolumen bei Standardbestuhlung.

Apropos Preis. Der bleibt gegenüber dem Vorgänger stabil und startet bei 16 990 Euro. Die Volumenversion 120 Center Line liegt knapp über 20 000 Euro. Das Topmodell mit dem 150-PS-Diesel bleibt inklusive Bose-Sound-System, Bi-Xenon-Scheinwerfern, LED-Leuchten, automatischer Leuchtweitenregulierung und Spurwechselassistent immer noch unter 28 000 Euro. Und auch die effektvolle Farbe Rubinrot Metallic kann der VW Golf nicht bieten. (ampnet/jri)

Daten Mazda3 Skyactiv-G 120

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,47 x 1,80 x 1,45

Motor: Vier-Zylinder-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 88 kW / 120 PS bei 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 210 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 s  
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,1 l  
Kohlendioxid pro Kilometer: 119 g (Euro5)  
Effizienzklasse: B  
Leergewicht / Zuladung: 1205 kg / 610 kg  
Gepäckraum: 364 - 1263 l  
Max. Anhängelast: 1300 kg  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,275  
Wendekreis: 11,4 m  
Bereifung: 6,5 J x 16 / 205/60 R 16 92V  
Basispreis: 20 290 Euro

Bilder zum Artikel:



Mazda3.



Mazda3.



Mazda3.



Mazda3.



Mazda3.



Mazda3.

Mazda3.



Mazda3.



Mazda3.

Mazda3.



Mazda3.



Mazda3.

Mazda3.



Mazda3.

Mazda3.



Mazda3.