

Alles neu beim Mazda3



Mit knapp viereinhalb Metern bleibt der Mazda3 ein Lulatsch im Kompaktwagen-Segment. Weil er aber wesentlich breiter und flacher geriet, schaut er ungleich dynamischer aus als das aktuelle Modell. Der vom Mazda6 entlehnte edlere Grill (beim Dreier jedoch inklusive Kennzeichen-Halterung und daher angehobenem Markenlogo) sorgt außerdem für einen markanteren Auftritt

(Für Detail-Freaks: Jedes Bild kann in Originalgröße begutachtet werden!)

Bis zu 70 Kilo hat der neue Mazda3 – je nach Modell – gegenüber dem Vorgänger abgespeckt. Klar, der Dreier ist auch die dritte Mazda-Baureihe (nach dem CX-5 und dem Sechser) mit innovativer **Skyactiv-Technologie**. Von der bekanntlich auch die Triebwerke profitieren, die sich durch Effizienz und beispielhafte Leistungs-Charakteristik auszeichnen. Zum **Markstart** im Oktober ist der Neuling mit **vier Motoren** lieferbar: mit dem traumhaften **150-PS-Diesel** sowie mit drei **Benzinern**, die **100, 120 und 165 PS** leisten. Jedes Aggregat verfügt über ein **Start-Stopp-System**, der Top-Benziner außerdem über **i-ELOOP**, das Bremsenergie speichert und für den Betrieb von Klimaanlage oder Audiosystem wiederverwertet. Dem Vernehmen nach sind alle Motoren mit einem **Sechsgang-Getriebe** kombiniert, wobei der **Selbstzünder** und der **120-PS-Benziner** optional mit **Automatik** zu haben sind. Für **2014** hat Mazda zudem einen **Spar-Diesel** mit **109 PS** angekündigt, der sich im Dreier – nomen est omen – mit einem Normverbrauch von **wenig mehr als drei Litern** begnügen soll. Darüber hinaus ist der neue Dreier „vollgepackt mit Sicherheitsausstattung“, wie es Mazda Austria ebenso vollmundig kommuniziert. Soll heißen, dass auch Assistenz-Systeme wie **Kollisions- und Spurwechsel-Warner** sowie **Notbremsfunktion** entweder optional oder in den gehobenen Ausstattungslinien verfügbar sein werden. Wichtig auch: Das steifere Blechkleid und die optimierte Lenkung sollen einem **agileres Fahrverhalten** zuträglich sein.



Ja, bist du narrisch! Hatten wir in der Kurzmeldung nicht einen zarten Vergleich mit Porsche angestellt? Das auf den ersten Blick unscheinbare, in bester Mazda-Tugend übersichtlich gestylte Cockpit hält einen *zentralen* Drehzahlmesser parat – mit digital inkludierter Tacho-Anzeige. Vertraute Platzierung (rot markiert): der Schalterkomplex für die Traktionskontrolle (TCS), die Reifendruck-Überwachung (SET), das Start-Stopp-System (i-stop), das adaptive Kurvenlicht (AFS), der Spurwechsel-Assistent (RVM) und der Spurhalte-Assistent. Typisch im Topmodell: das mit Schaltern vollgeplasterte Volant, die man aber nach kurzer Eingewöhnungszeit intus hat



Mäusekino ade! Ein nunmehr immerhin sieben Zoll großer Touchscreen, ein optionales Head-up-Display (siehe rot markierte Plexiglasscheibe) und der Dreh-Drück-Regler in der Mittelkonsole ermöglichen, wie es heißt, „die intuitive Kontrolle aller Funktionen“. Außerdem „erlaubt die barrierefreie Smartphone-Anbindung den Passagieren den leichten und sicheren Echtzeit-Zugang auf ihr Smartphone und ins Internet“, betont man bei Mazda. Unterwegs stünden damit rund 30.000 Radio-stationen, viele Hörbücher sowie Facebook- und Twitter-Schnittstellen zur Verfügung



Grenzwertig: Ein bisserl verspielt, aber trotzdem homogen präsentiert sich die Heckpartie des neuen Mazda3. Eine Einparkhilfe soll übrigens serienmäßig sein. Eher unverzichtbar als generös in Anbetracht dessen, wie eingeschränkt die Sicht nach schräg hinten sein dürfte. Anders geht's halt nimmer bei der heutigen Automode, seit die Designer über die Pragmatiker triumphieren



„Schau' mir in die Augen, Kleines!“ LED-Scheinwerfer im „Bösen Blick-Look“ sorgen für eine gehörige Portion Überholprestige – zumindest bei Dunkelheit, wenn der Vordermann nicht weiß, dass ihm ein „braver“ Dreier-Mazda auf den Pelz rückt. Apropos brav: Bei den Preisen dürfte sich Mazda in Zurückhaltung üben. Zur Messe-Premiere auf der Frankfurter IAA Mitte September sind sie vielleicht schon bekannt (Alle Fotos: Mazda)