

Testnotizen zum Mazda3 2,2 I MZR-CD mit 110 kW/136 PS in Highline-Ausstattung

Im Test vom 28. August bis zum 11. September 2009.
Kennzeichen: LEV – M 335

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Außenspiegel** sind **schön groß**. Vogel-Zusatzspiegel kann man darauf einwandfrei befestigen, ohne die Verstellmöglichkeiten zu beeinträchtigen. Den **Bug** sieht man trotz **höhenverstellbarem Fahrersitz** nicht. In Kreisverkehren und in engen Linkskurven nimmt die **massive A-Säule** fast soviel Sicht weg wie in manchem Van. Die Sicht zur Seite ist gut. Beim Blick nach hinten und beim Einparken rückwärts **stört die massive C-Säule** sehr. Das kleine Fenster vor ihr hilft da nicht viel. Der Heckscheibenwischer hält einen großen Teil der Heckscheibe frei.

Der **Ein- und Ausstieg ist vorn weit bequemer** als hinten. Die Heckklappe öffnet so weit, dass auch 1,85 Meter große Menschen darunter stehen können. Mit einer Griffschale rechts kann man sie bequem zuwerfen. Der Kofferraum ist über eine kleine Ladekante zugänglich und durch die Radkästen eingeschränkt. Unter dem Kofferraumboden hatte der Testwagen ein Notrad.

Die **Tankklappe** sitzt rechts. Dennoch kann man sie mit einem Zug per Hebel vom Fahrersitz aus entriegeln. Die Tankentlüftung ist nicht besonders gut. Bei Sprintsparwettbewerben muss man schon sehr genau mit vielen kleinen Schüben nachtanken.

Innenraum

Der **Beifahrersitz** des Testwagens war trotz der hohen Ausstattungsstufe nicht in der Höhe verstellbar und hatte im Gegensatz zum Fahrersitz auch keine manuelle Lendenwirbelstütze. Die Lehnenneigung lässt sich dort nur mit einem Entriegelungshebel verstellen. Bei ganz nach hinten geschobenem Beifahrersitz kann der Fahrlehrer seine Füße im zivilen Fahrzeug weit nach vorn strecken. Bei eingebauter Doppelbedienung wird er dagegen die Beine anwinkeln müssen.

Während der Fußraum des Prüfers gut und die Kopffreiheit ordentlich ist, drücken die Knie 1,85 Meter großer Menschen hinter dem ganz zurückgeschobenen Beifahrersitz in die Lehne. Das wäre auch für den Fahrlehrer unangenehm. Auch wenn vorn ein 1,85 Meter großer Fahrer den Sitz auf sich einstellt, passt dahinter ein gleich großer Mensch gerade mal so, dass seine Knie auf Tuchfühlung mit dem Vordersitz gehen. Trotz seiner großen Außenlänge **nutzt** auch der neue Mazda3 also **den Raum nicht gut aus**. Der Prüfer sieht den Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 130 km/h.

Während sich die **Kopfstützen** vorn weit ausziehen lassen, sind die hinteren drei für große Personen nach den heutigen Maßstäben der Unfallforscher nicht weit genug ausziehbar. Sie schließen nur in etwa auf Augenhöhe ab. Auch in den hinteren Türen kann man 1-l-Flaschen abstellen.

Die **Sicht auf den rechts sitzenden Tacho** reicht in der hintersten Stellung des Fahrlehrersitzes nur bis 90 km/h. Da man dem Prüfer bei der Prüfungsfahrt im Mazda3 entgegenkommen muss, reicht die Sicht dann höchstens bis 80 km/h. Die sowieso recht kleine Tankanzeige im Display zwischen Drehzahlmesser und Tacho sieht der Fahrlehrer überhaupt nicht.

Die **Bedientasten** rechts **im Lenkrad** und den rechten Lenkstockhebel kann der Fahrlehrer gut erreichen. Die Armlehne zwischen den Vordersitzen ist für ihn auch recht bequem. Darunter verbirgt sich ein tiefes Ablagefach, das 0,5-l-Flaschen und wahrscheinlich auch gedrungene 1-l-Flaschen aufnehmen kann. Darin gibt es einen Stromanschluss. Der **Handbremshebel** sitzt auf der Seite des Fahrlehrers, ist aber für den Fahrschüler dennoch gut zu greifen. Links vom Handbremshebel kann man zwei Kaffeebecher, Dosen oder 0,5-l-Flaschen abstellen, wobei Flaschen aufgrund ihrer Höhe beim Schalten stören. In den Vordertüren kann man 1-l-Flaschen abstellen und dahinter noch vier Musik-CD. Das Handschuhfach fasst außer den Fahrzeugunterlagen noch einen DIN A5-Timer.

Das **Cockpit ist gut verarbeitet**, Drehregler und Tasten wackeln nicht. Vorne hatte der Testwagen **zwei recht helle Leseleuchten**, oberhalb der Vordersitzlehne eine zentrale Leuchte für vorn und hinten. Für den Prüfer gibt es hinten eine bequeme Armauflage mit zwei integrierten Becherhaltern.

Der Testwagen hatte das **Multifunktionslenkrad**, das mit Bedientasten recht überladen ist. Rechts oben sitzt das Tastenfeld für die Navigation und den Bordcomputer, rechts unten die Einstelltasten für den Geschwindigkeitsregler, den man links unten ein- und ausschalten muss. Links oben sind die Tasten für das Telefon und das CD-Radio mit CD-Wechsler untergebracht.

Die Zieleingabe des **Navigationssystems** geht **nur über das Tastenfeld im Lenkrad**. Sie ist sehr umständlich, die Darstellung der Buchstaben und der Ziffern für die Eingabe einer Postleitzahl ist anders und viel verwirrender als man das bei anderen Navigationssystemen gewohnt ist. Hier haben sich die Entwickler wieder einmal unnötig verkünstelt. Die **Darstellung der farbigen Karte ist sehr klein**, die Zusatzinformationen natürlich ebenfalls. Die Ansage der Abbiegehinweise kommt zeitig und zuverlässig. Die **Position des Displays** unter der Windschutzscheibe **ist gut**, weil sich die Augen so viel weniger umstellen müssen als wenn es in der Mittelkonsole untergebracht ist, wenn der Fahrer den Blick von der Straße auf das Display schweifen lässt. Das Display kann man bei allen Lichtverhältnissen gut ablesen.

Der Mazda3 hat eine gut bedienbare **Antippfunktion für den Blinker**. Die Lenkstockhebel sind mit Funktionen reich bestückt – links für das Licht, rechts für Front- und Heckscheibenwischer.

Der **Bordcomputer** wird mit demselben Tastenfeld wie das Navigationssystem gesteuert. Die Rückstellung ist logisch und recht einfach gelöst. Man kann sich

sowohl den Durchschnitts- als auch den Momentanverbrauch anzeigen lassen, was für Ecotrainings von Vorteil ist. Für die Rückstellung des Tageskilometerzählers gibt es eine Extrataste rechts vom Tacho.

Sämtliche vier **Fußmatten** aus Stoff sind an je zwei Punkten mit Druckknöpfen fixiert. Das ist ein schönes und seltenes Detail. Normalerweise fehlt die Fixierung schon auf der Beifahrerseite und erst recht im Fond.

Motor und Antriebsstrang

Der **Motor läuft seidig und ist gut gedämmt**. Auch auf der Autobahn hört man von ihm nur wenig. Die Windgeräusche sind selbst bei höherem Tempo als 130 km/h noch angenehm niedrig. Dagegen sind die **Abrollgeräusche schlecht gedämmt**. Das harte Abrollen der Toyo-Sommerreifen ist besonders bei kurz aufeinander folgenden Quertiefen deutlich zu hören und lästig. Auch auf guten Fahrbahnen kommen ständig leichte Stöße durch.

Der Motor verträgt klaglos auch Drehzahlen um 1.200/min. Dennoch ist der vierte Gang beim Tempo 50 passender als der fünfte. Im sechsten Gang kann man auch mal auf 70 km/h abfallen, ohne dass der Motor brummt. Bei Tempo 80 im sechsten Gang dreht der Motor etwa 1.400/min und kann dann mühelos noch im sechsten Gang zügig beschleunigen. Die **gute Elastizität** macht sich besonders nach Tempo-80-Limits bei der Autobahnausbildung oder bei der Motorradbegleitung bezahlt, bei der man mühelos Gänge überspringen und beispielsweise vom dritten gleich in den fünften Gang schalten kann. Bei Überholvorgängen mobilisiert der 110 kW/136 PS starke Motor seine Leistung sehr zügig. Im zweiten Gang setzt der Turbolader so rasch ein, dass die Fahrschüler beim Abbiegen oder beim zügigen Beschleunigen schon mal die Räder zum Durchdrehen bringen können.

Die **Kupplung** hat einen gut fühlbaren Druckpunkt und greift recht früh. Die **Sechsgang-Schaltung** lässt sich **sehr präzise** bedienen. Das Schaltgefühl ist nicht weich, sondern knochig, wodurch Fahrschüler den Rastpunkt der einzelnen Gänge gut spüren. Den fünften Gang muss man recht bewusst einlegen. Der erste und der dritte Gang liegen recht nah nebeneinander. Den Rückwärtsgang vorne links kann man über eine Tauchsperre recht gut einlegen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Mazda3 rollt auf den aufgezogenen Toyo-Sommerreifen vom Typ Proxes R32 in der Dimension 205/50 R 17 sehr trocken ab. Der **Abrollkomfort ist nicht die große Stärke des Japaners**. Dafür ist die Kurvenlage gut. Die Servolenkung ist prima ausgelegt und vermittelt einen einwandfreien Fahrbahnkontakt.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.303 Test-Kilometern verbrauchte der Mazda3 2,2 l MZR-CD zwischen 5,9 Litern bei vorwiegender Landstraßenfahrt und 8,6 Litern auf einer schnellen Autobahnetappe. Der Durchschnittsverbrauch betrug 6,0 Liter.