



TCS Fahrzeugtest MAZDA 3 REVOLUTION 2.0 SKYACTIV-X AWD

Antidownsizing-Formel ganz neu

Mehr noch als durch sein typisches Design wird der Mazda 3 durch seinen Benzinmotor mit erhöhtem Verdichtungsverhältnis von sich reden machen. Eine mutige Wahl, mit der die Saugmotoren verewigt werden sollen.



🏠 4 Zylinder, 2-l-Benziner, 180 PS 📏 6,7 l/100 km (Testdurchschnitt), Energieetikette B
📏 Reichweite: 721 km 📏 Gewicht: 1585 kg (Testfahrzeug) ⚡ 10,2 s in 0 bis 100 km/h 📌 37590 Fr.

- + Niedriger Verbrauch möglich
- Preis-Ausstattungs-Verhältnis
- Fahrverhalten und Lenkung
- Assistenzsysteme
- Effizientes Matrix-LED-Licht
- Materialanmutung und Verarbeitung
- Gelungenes Design

- Kraftloser Motor für 180 PS
- Ziemlich hohe CO-Emissionen
- Schlechte Übersicht (speziell hinten)
- Eingeengter Eindruck auf dem Rücksitz
- Hohe Ladekante
- Geringe Anhängelast für einen 4x4

Dezember 2019



Einladende
Lederpolster und
Verkleidungen aus
zwei Materialien



Unverzichtbare 360°-Kamera
angesichts der fast völlig feh-
lenden Sicht nach hinten



Designerauto Lange
Motorhaube, schmale
LED-Scheinwerfer
und breite C-Säulen

TECHNISCHE DATEN

TESTFAHRZEUG

Mazda 3 Revolution 2.0
Skyactiv-X AWD: 5 Türen,
5 Plätze; 37 590 Fr. (Testfahr-
zeug: 40 751 Fr.)

Varianten: Skyactiv-G, 2 l,
122 PS, Ambition (27 990 Fr.),
bis Skyactiv-X, 2 l, Automat,
Revolution Sedan, 180 PS
(39 290 Fr.)

Optionen: Metallic-Farbe
(800 Fr.), elektr. verstellbare
Ledersitze (2000 Fr.), autom.
6-Gang-Getriebe (2000 Fr.)
Garantien: 3 Jahre ab Werk,
3 Jahre Mobilität; Rostschutz-
garantie: 12 Jahre (Auflagen)
Importeur: Mazda Suisse,
1213 Petit-Lancy, mazda.ch

TECHN. SPEZIFIKATIONEN

Motor: 4 Zylinder, 2-l-Ben-
ziner, 180 PS bei 6000 U/min,
224 Nm bei 3000 U/min;
manuelles 6-Gang-Getriebe,
Allradantrieb
Gewicht: 1585 kg (Testfahrz.),
Gesamtgewicht 1980 kg,
Anhängelast 1300 kg



Während quasi alle Herstel-
ler die CO₂-Emissionen
mittels Downsizing-
Motoren mit Turboauf-
ladung vermindern, entwickelt Mazda
die Saugmotortechnik weiter. Der kom-
pakte Mazda 3 führt einen Motor mit
erhöhter Verdichtung (16,3:1) ein. Der
übernimmt das Prinzip des Diesel mit
Selbstzündung, behält aber die Fremd-
zündung der Benzinmotoren bei. Der
vierzylindrige Zweiliter-Skyactiv-X ku-
muliert das höhere Drehmoment der
Diesel mit dem spritzigeren Hochdrehen
der Benziner. Im Alltag zeichnet sich
diese Technik durch einen geringeren
Verbrauch aus. Ohne spektakulär zu
sein, ist der im Test erreichte Verbrauch
(6,7 l/100 km) sehr ordentlich für einen
Allradler wie es der Mazda 3 AWD ist.
Mit einem leichten Fuss ist eine Nähe-
rung an 6 l/100 km möglich. Ein Star-
tergenerator (Mikrohybridisierung
24 Volt) unterstützt den Verbrennungs-
motor.

In der Praxis kommt dem Mazda 3 schon
bei sehr tiefen Drehzahlen ein beachtliches
Drehmoment zugute. Das ist nicht
gleich heftig wie bei einem Turbomotor.
Der Durchzug ist bei mittleren Dreh-
zahlen kraftvoll genug – der Diesel-
effekt –, während es möglich ist, in hohe
Drehzahlbereiche vorzustossen – der
Benzinereffekt. Aber andererseits
scheint das Hochdrehen verglichen mit
einem klassischen Benzinmotor etwas ein-
geschnürt. Obwohl er über 180 PS ver-
fügt, verlangt der Skyactiv-X-Motor
nach einer flüssigen Fahrweise, um
maximal von der Verbrennung bei ma-
gerem Luft-Benzin-Gemisch profitieren
zu können.

Mehr als reiche Ausstattung

Das verhindert nicht, dass diese vierte
Ausgabe ein echter Mazda 3 bleibt.
Das ausgewogene Fahrwerk und die
spielerische Getriebebeschaltung tragen
zum Fahrspass bei. Weiter ist die Ver-
sion Revolution mit einer Menge von
Assistenten ausgerüstet, darunter die
Matrixscheinwerfer für eine ausgezeich-
nete Beleuchtung. Die Innenausstattung
profitiert von wertiger Anmutung. Das
Platzangebot ist zwar angemessen, aber
der eingengte Eindruck auf dem Rück-
sitz und die praktisch nicht vorhandene
Übersicht nach hinten sind schlecht.
Zum Glück ist die Rückfahrkamera Serie.
Wie auch viele anderen Bedienanneh-
lichkeiten. ♦



Kofferraum: 330–1022 Liter
Reifen: 215/45R18, min. 205/60R16



TECHNIK

TCS-EXKLUSIV

TCS MoBe: Herbert Meier

FAHRDYNAMIK

Beschleunigung (0–100 km/h):	10,2 s
Elastizität:	
60–100 km/h (im idealen Gang)	6,6 s
80–120 km/h (im idealen Gang)	7,0 s
Wendekreis:	11,8 m
Bremsweg (100–0 km/h):	34,4 m
Innenlärm:	
60 km/h	60 dB(A)
120 km/h	69 dB(A)

SERVICEKOSTEN

Wartung (km/Mte)	Stunden	Kosten (Fr.)*
15 000/12	0,9	290.–
30 000/24	1,4	382.–
Gesamtkosten Wartung 180 000 km:		
15 000 km/Jahr	14,2	5214.–

*inklusive Servicematerial

BETRIEBSKOSTEN

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	71	580.–	309.–
30 000	48	580.–	620.–
Stundenansatz für TCS-Berechnung:			
145 Fr. (BFS), Mazda-Händler: 90–183 Fr.			

NORMVERBRAUCH AUF PRÜFSTAND

Werk	Zyklus	Mix (l/100 km)	WLTP
Werk	WLTP	6,2	
Werk	NEFZ 2.0	4,8	
CO ₂ -Emissionen:			109 g/km
CO ₂ , Schweizer Durchschnitt:			137 g/km
Energieetikette (A–G):			B

TESTVERBRAUCH

6,7 l/100 km	Reichweite: 721 km
Tankinhalt:	48 l
TCS-Normrunde (WLTP):	5,9 l/100 km

TCS-STRASSENABGASMESSUNG

	CO	NO _x	Partikelanzahl
	mg/km	mg/km	n/km
Messwert	1483	24,0	9,0×10 ¹⁰
Note	61%	88%	95%



Ordentlich, die Beinfreiheit



Grosser Ausschnitt, angemessenes Volumen

Rassiges Heck Der heruntergezogene Aufbau wird durch einen Spoiler betont



Video
zum Test
tcs.ch/
videoportal

Mazda 3 Skyactiv-X im Detail

KAROSSERIE

Diese fünftürige Version hebt sich durch ihre lange, gestreckte Motorhaube und ihre breite C-Säulen ab. Erwachsene freuen sich an einem ausreichenden Platzangebot auf dem Rücksitz, aber die kleine Fensterfläche sorgt für ein Gefühl von Enge. Die Kapazität des Kofferraums liegt im unteren Mittelfeld des Segments. Bei umgeklappten Sitzen entsteht ein schöner und fast ebener Laderaum, dessen hohe Ladekante unpraktisch ist.

INNENRAUM

Die Version Revolution mit Ledersitzen bietet Verarbeitung und Materialanmutung auf gutem Niveau. Die analogen Instrumente sind perfekt ablesbar. Gutes Multimediasystem mit Touch- und Drehschieberegler-Bedienung.

KOMFORT

Die gut passenden Sitze und die angemessene Abstimmung des Fahrwerks sorgen für guten Fahrkomfort. Auf der Autobahn sind Abrollgeräusche (18-Zoll-Reifen) und das leichte Brummen des Motors vernehmbar.

PREIS/LEISTUNG

Die Ausführung Ambition schliesst das Navigationssystem, den ACC-Regler und den Toter-Winkel-Assistenten ein. Die ausgesprochen komplette Ausführung Revolution hebt sich durch Matrixscheinwerfer, Head-up-Display und 360°-Kamera ab.

FAHREIGENSCHAFTEN

Der Allradler zeigt ein ausgewogenes, fast neutrales Fahrverhalten. Er umrundet Kurven, ohne nach Korrekturen zu verlangen. Die Lenkung ist präzise und zielgenau. Das Ganze wird noch bekräftigt durch das Sechs-Gang-Getriebe mit straffer Schaltung und kurzen Wegen.

MOTOR UND ANTRIEB

Der Motor mit erhöhter Verdichtung (16,3:1) vereint die Sparsamkeit des Diesel mit den geringeren Emissionen des Benzinmotors und hat durch seinen geringen NO_x- und Partikelaustritt überzeugt. Die CO-Emissionen überschreiten diejenigen von modernen Dieseln etwas. Das Ganze auf Kosten der Spritzigkeit des Benzinmotors.

VERBRAUCH

Guter Schnitt (6,7 l/100 km) für einen Allradler dieser Grösse. Die für den NEFZ angegebenen 4,8 l sind unrealistisch, im Gegensatz zu den 6,2 l im WLTP-Zyklus.

SICHERHEIT

Die Ausführung Revolution ist mit allen aktuellen Assistenten ausgerüstet. Effiziente Bremsen. Schlechte Sicht nach hinten.

**Bewertung**

KAROSSERIE	Note (%)	Gewichtung (%)
Praxisbeladung (Musterboxen)	56	15
Platzangebot (Innenmasse)	60	15
Variabilität und Ablagen	60	20
Transporteigenschaften allgemein	60	10
Rundumsicht	40	10
Rangieren/Wendekreis	60	10
Kofferraum Zugang und Form	60	20
Bewertung	57%	15%

INNENRAUM	Note (%)	Gewichtung (%)
Gepäck und Kindersitze	60	20
Multimediasystem	70	20
Innenraum	80	10
Raumgefühl	60	10
Haptik/Verarbeitung	80	20
Bedienung	60	20
Bewertung	68%	10%

KOMFORT	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrkomfort	70	10
Innengeräusche	50	30
Rundumsicht	40	40
Federung	70	10
Sitze	70	10
Serienmässige Komfort und Praxisausstattung	70	30
Aufpreispflichtige Komfort + Praxisausstattung	70	10
Bewertung	64%	10%

PREIS-LEISTUNG	Note (%)	Gewichtung (%)
Preis- Ausstattungsverhältniss	80	40
Garantieleistungen	50	25
Servicekosten	60	15
Leistungsgewicht	60	5
Fahrleistungen	60	10
Verbrauchskosten	50	5
Bewertung	65%	15%

FAHREIGENSCHAFTEN	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrverhalten	70	15
Lenkung	80	15
Fahrspass	70	20
Fahreigenschaften	70	50
Bewertung	72%	10%

MOTOR und ANTRIEB	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrleistungen	60	20
Durchzugskraft und Beschleunigung	50	10
Laufkultur des Antriebes	70	10
Traktion	70	15
Schaltung man. / Schaltkomfort aut.	80	15
Getriebeabstufung	70	15
Anhängelast	60	15
Bewertung	66%	10%

VERBRAUCH	Note (%)	Gewichtung (%)
TCS Verbrauch Delta	60	10
Verbrauch TCS Zyklus	80	35
Verbrauch Werksangabe	60	10
Praxisverbrauch	60	35
Reichweite	50	10
Bewertung	66%	15%

SICHERHEIT	Note (%)	Gewichtung (%)
Serienmässige Sicherheitsausstattung	90	25
Aufpreispflichtige Sicherheitsausstattung	90	15
Beleuchtung/Licht	90	10
Bremsweg	80	50
Bewertung	85%	15%

Abgasverhalten (PEMS Strassenmessung)	
Kohlenmonoxid CO	61
Stickoxid Nox	88
Partikelanzahl PN	95

Gesamtnote



**Daten und Messwerte**

Motor	
Zylinder / Anordnung	4/Reihe
Hubraum	1998 ccm
Leistung/bei Drehzahl (Werk)	132 kW/6000Umin
Leistung gemessen	133.6 kW
Drehmoment/bei Drehzahl	224 Nm/3000

Antrieb	
Kraftübertragung	4x4
Getriebe	m6
Reifengrösse Serie	215/45R18
Reifengrösse Testfahrzeug	215/45R18

Verbrauch	
Werk gesamt (WLTP)	6.2 l/100km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	k.M.
TCS-P gesamt (realistischer Prüfstandszyklus)	5.6 l/100km
Praxis	6.7 l/100km
CO2 Ausstoss Werk	109 g/km
Reichweite im TCS-P	857 km
Tankvolumen	48 Liter

Abgas (PEMS Strassenmessung)	
Kohlenmonoxid CO	1483 mg/km
Stickoxid Nox	24 mg/km
Partikelanzahl PN	9.0E+10 1/km

Fahrodynamik	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (Werk/TCS)	8.5 / 10.2 s
Durchzug 60-100 km/h (im zweithöchsten Gang)	6.6 s
Durchzug 80-120 km/h (im zweithöchsten Gang)	7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34.4 m
Wendekreis links/rechts	11.8 / 11.5m
Innengräsche bei 60 km/h	60 dBA
Innengräsche bei 120 km/h	69 dBA

Garantie	
Werksgarantie Dauer	3 Jahre
Werksgarantie Laufleistung	100000 km
Rostgarantie Dauer	12 Jahre

Masse	
Länge/Breite/Höhe	4.46 /1.8 /1.44 m
Leergewicht Werk	1497 kg
Leergewicht gewogen	1585 kg
Gesamtgewicht	1980 kg
Zuladung effektiv	395 kg
Anhängelast gebremst	1300 kg
Kofferraumvolumen klein	330 Liter
Kofferraumvolumen gross	1022 Liter
Kofferraum Breite (zwischen Radhäusern)	102 cm
Kofferraum Tiefe bis 1./2./3. Sitzreihe	160 /79 /0 cm
Kofferraum Höhe (Ladelücke)	71 cm
Beladung Anzahl TCS Musterboxen (vergleichbar mit Bananenschachtel)	5
Innenbreite 1./2./3. Sitzreihe	148 /147 /0 cm
Innenhöhe 1./2./3. Sitzreihe	102 /88 /0 cm
Beinraum 1./2./3. Sitzreihe (von - bis)	90 -112 cm/ 60 -86 cm/ 0 -0 cm

Fett = TCS Messwert



Video zum Test