

---

## Fahrvorstellung Mazda CX-3: Gesund geschrumpft

Von Frank Wald, cen

Als Nachzügler starteten die Japaner 2015 ihr erstes SUV im B-Segment. Dafür umso erfolgreicher. Weltweit stellte der CX-3 allein im vergangenen Geschäftsjahr mit fast 160.000 Exemplaren mehr als ein Drittel aller Mazda-Verkäufe. In Deutschland etablierte sich der Crossover nach dem CX-5 als Nummer 2 im Verkaufsprogramm. Für die überarbeitete Version, die ab sofort für mindestens 20.851 Euro beim Händler steht, rechnet der deutsche Importeur jedoch nur noch mit einem Bruchteil des bisherigen Absatzes. Der Abschwung ist hausgemacht – und das gleich in doppelter Hinsicht.

Zum einen fährt der im vergangenen Jahr vorgestellte CX-30 dem kleineren Bruder empfindlich in die Parade. Zum anderen haben die Japaner das Angebot ihres kleinsten SUV ordentlich gefleddert, muss es doch künftig nur noch mit einem Motor, ohne Allradantrieb und in lediglich zwei Ausstattungsversionen plus Zusatzpakete auskommen. Dem Fahrerlebnis selbst tut das keinen Abbruch. Das sportlich-kompakte Design blieb dagegen unangetastet.

Denn so elegant und wohl proportioniert wie der 4,28 Meter kurze CX-3 schieben sich nur die wenigsten Hochbeiner durch den Fahrtwind. Wer auch noch nach fünf Jahren ohne Retuschen auskommt, scheint einiges richtig gemacht zu haben. Beim überarbeiteten Modell jedenfalls muss man schon genau hinschauen – und wird selbst dann keine Veränderungen erkennen. Alles da wie gehabt: vergleichsweise lange Motorhaube, pfeilförmig konturiert mit großem „Lächel“-Grill und schräg angeschnittenen Scheinwerfern, weit nach hinten gerückter Fahrgastzelle, coupéähnlich abfallender Dachlinie sowie extrem kurze Überhänge und schwarz beplankte Radhäuser.

Neu ist allein die bereits aus anderen Mazda-Modellen bekannte Lackierung Polymetal Grau Metallic, die dem Mini-SUV – gegen 771 Euro Aufpreis – nun ebenso gut zu Gesicht steht wie das erfolgreiche Magmarot Metallic (927 Euro). Ach ja, und nicht zu vergessen: der neue Fahrzeugschlüssel, der nun so reduziert und nüchtern wie ein kleiner Braun-Rasierer in der Hand liegt.

Alle neuen Features und Assistenten in Paketen

Nicht einmal die bei Facelifts üblichen Modifikationen an Scheinwerfer und Rückleuchten gibt es. LED-Scheinwerfer gehören jedoch erst in der einzigen Ausstattungsvariante „Selection“ (ab 23.532 Euro) zur Serie. In Kombination mit dem optionalen Technik-Paket (1560 Euro) leuchten diese sogar mit Matrix-LED-Technik die Straße aus ohne den Gegenverkehr zu blenden. Apropos: die meisten neuen Features gibt es tatsächlich erst in der höheren Ausstattung (plus 2681 Euro) oder in Aufpreis-Paketen, die schon allein deshalb dringend zu empfehlen sind, weil sich darin beinahe sämtliche Assistenzsysteme oder Komfort-Goodies verstecken. So etwa im Design- und Komfort-Paket (1014 Euro) ein Head-up-Display, der schlüssellose Zugang, eine Rückfahrkamera und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen.

Auch der Innenraum bleibt so gut wie unverändert. Okay, es gibt rückenfreundlicher geformte Vordersitze, die sich auf längeren Fahrten bewähren sollen und zumindest bei unserer knapp zweistündigen Testfahrt als passgenau und bequem erwiesen. Das Cockpit ist nach wie vor übersichtlich, das Dreispeichen-Lenkrad griffig, die ergonomisch angeordneten Instrumente sind gut ablesbar und die Bedienung gibt keine Rätsel auf.

---

## Sondermodell Homura mit weißen Ledersitzen

Das Infotainmentsystem, das sich nach wie vor über einen Dreh-Drück-Steller namens „Multi Commander“ im Mitteltunnel blind bedienen lässt, ist nun immer Serie. Allerdings wirkt das 7-Zoll-Farb-Touchdisplay inzwischen arg klein. Immerhin können dort nun aber auch Smartphone-Inhalte via Android Auto oder Apple CarPlay (kabellos) dargestellt werden. Ein optionales Head-up-Display projiziert alle wichtigen Hinweise hochauflösend auf eine kleine Plasticscheibe oberhalb der Instrumentenanzeige. Auch der variable Kofferraum bleibt bei seinen 350 Litern, die durch asymmetrisches Umklappen der Rücksitzlehnen auf dachhoch maximal 1260 Liter aufgepumpt werden können. Nicht gerade üppig, aber für den Alltag natürlich vollkommen ausreichend.

Zum Start der überarbeiteten Baureihe bietet Mazda auf Basis der neuen Top-Variante Selection außerdem das Sondermodell Homura. Neben schwarzen Außenspiegel-Kappen und silbernen 18-Zoll-Alufelgen ist das Editionsmodell vor allem an den weißen Kunstledersitzen mit braunen Stoff-Mittelbahnen sowie entsprechenden Einsätzen an Armaturentafel und Türverkleidungen zu erkennen.

In punkto Sicherheitssysteme geizt der CX-3 allerdings in der Grundausstattung. Zur Serie gehören neben Tempomat mit Limiter und Berganfahrhilfe allein ein City-Notbremsassistent, der bis 80 km/h aktiv ist und Fahrzeuge wie Fußgänger, letztere nun auch bei Nacht, erkennt. Erst in der Selection-Ausführung sind dann auch ein Spurhalte- und Spurwechselassistent mit Überwachung des toten Winkels und eine Ausparkhilfe, die beim Rückwärtsfahren auf kreuzenden Verkehr hinweist, an Bord. Die weiteren elektronischen Helfer wie ein Abstandstempomat mit Stauassistentenfunktion und Pre-Crash Safety-System, eine Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung verstecken sich dann wieder im bereits erwähnten Technik-Paket.

## Nur noch ein Benzinmotor

Die größte Änderung findet sich unter der Haube. Denn dort beschränkt sich das Motorenprogramm nun auf einen einzigen Vierzylinder-Benziner mit 121 PS (89 kW). Die Diesel fehlen künftig ebenso wie der bisherige Top-Benziner mit 150 PS oder der Allradantrieb, der künftig weder für Geld noch gute Worte zu bekommen sein wird. „Die Nachfrage war so gering, dass wir uns auf den ohnehin beliebtesten Motor konzentriert haben“, sagt Mazda-Sprecher Jochen Münzinger.

Der 2,0-Liter-Direkteinspritzer muss wie immer bei Mazda ohne Turbo auskommen. Was aber nicht schadet, bringt er den knapp 1,3 Tonnen schweren Wagen doch auch so ordentlich in Schwung. Mit 206 Newtonmeter Drehmoment ab 2800 Touren braucht der Vierzylinder im Vergleich zwar etwas mehr Anlauf als seine aufgeladenen Dreizylinder-Konkurrenten, zeigt dafür anders als die knurrigen Konkurrenten aber unterwegs eine bemerkenswerte Laufkultur. Zumindest solange die Fahrt durch die Ebene geht. Bei unserem Probelauf durchs Bergische Land brauchte es beim Auf und Ab dann doch ein fleißiges Hin und Her am Schaltknäuf, damit der Motor auf Touren bleibt. Allein, es macht großen Spaß das kurz und knackig gestufte Sechsgang-Getriebe zu bedienen.

Wem das alles zu lästig ist und lieber schalten lässt, greift zur Automatik, die ebenso flott wie geräuschlos seine sechs Fahrstufen wechselt. Hier gibt es sogar eine Sport-Taste, die die Gänge höher zieht und damit eine gewisse Dynamik suggerieren soll. Aber im Grunde hebt es nur den Lärmpegel, der Motor klingt gequält und das Ganze wirkt bei den bescheidenen 121 PS Leistung auch schnell albern. Zumal sich das manuelle Getriebe ohnehin als dynamischere Alternative entpuppt. Nach knapp neun Sekunden erreicht der Crossover damit Tempo 100, die Automatik liegt dann schon fast eine Sekunde zurück. Auch in der Endgeschwindigkeit zeigt der Schalter mit 192 km/h der Automatikversion

---

(187 km/h) die Rücklichter.

### Sparsam durch Zylinderabschaltung

Am Ende ist der CX-3 mit Schaltgetriebe dank einer Zylinderabschaltung auch noch die sparsamere Alternative. Beim Dahingleiten legt das System zwei Töpfe still und soll so mit durchschnittlich 5,3 Liter (121 g/km CO<sub>2</sub>) nach NEFZ-Norm gegenüber dem Vorgängermodell gut einen Liter einsparen. Am Lenkrad ist das weder zu spüren noch abzulesen. Bei unseren Testfahrten erreichten wir mit gut einem Liter mehr exakt den realitätsnäheren WLTP-Wert, den Mazda mit 6,2 Liter angibt. Das Automatikgetriebe besitzt diese Abschalt-Funktion nicht, kommt daher auf 6,0 Liter (136 g/km CO<sub>2</sub>) nach NEFZ-Norm und 7,1 Liter nach WLTP. Doch egal welches Getriebe, auch ohne Partikelfilter erfüllt der Motor stets die Euro 6d-Norm.

Fazit: Auch ohne eine Änderung wirkt der Mazda CX-3 immer noch frisch und modern. Das Interieur gefällt, ebenso wie das Infotainment, auch wenn der kleine 7-Zoll-Monitor größer ausfallen könnte. Der einzig verbliebene Benziner bietet ein rundes Fahrerlebnis. Das neue Ausstattungskonzept lässt allerdings den Einstiegspreis in die Höhe schnellen. Und zusammen mit den empfehlenswerten Paketen klettert der Preis dann auch mal schnell über 28.000 Euro. (ampnet/fw)

### Daten Mazda CX-3 Skyactiv-G 2.0

Länge x Breite (o.Spiegel) x Höhe (m): 4,28 x 1,77 x 1,54

Radstand (m): 2,57

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1998 ccm,

Leistung: 121 PS (89 kW) bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 206 Nm bei 2800 U/min

Antriebsart: Frontantrieb

Getriebe: 6-Gang-Schaltgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,1 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,3 Liter

Effizienzklasse: C

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 121 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1254 kg / max. 513 kg

Anhängelast: 1200 kg

Kofferraumvolumen: 350 Liter

Tankvolumen: 48 Liter

Wendekreis: 11,4

Böschungswinkel vorne/hinten: 15,8/26,4 Grad

Rampenwinkel: 13,9 Grad

Bereifung: 215/50 R 18

Basispreis: ab 20.851 Euro (16% MwSt)

Testwagenpreis: 28.047 Euro (16% MwSt.)

---

## Bilder zum Artikel



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



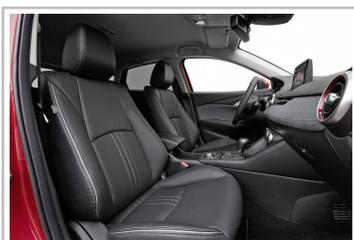
Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



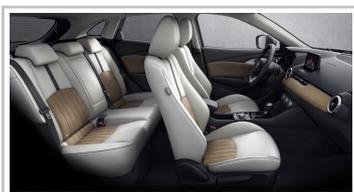
Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3 Sondermodell Homura.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda CX-3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-3 Sondermodell Homura.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---