

---

## Fahrvorstellung Mazda 3 Skyactiv-X: Zündende Idee im Dreier

Von Axel F. Busse

Mainstream war für Mazda-Ingenieure noch nie eine verlockende Perspektive. Wenn jetzt der Mazda 3 mit dem innovativen Skyactiv-X-Motor in den Markt startet, wird das aufs Neue deutlich. Und fast nebenbei kommt es zur Wiederbelebung eines bewährten Marketing-Prinzips.

Den Herausforderungen ständig strenger werdender Abgas-Vorschriften begegnet Mazda auf eigenwillige Weise. Die Modelle mit Ottomotoren kommen ohne Turbolader aus, die Diesel ohne SCR-Katalysator. Jetzt erhält der Mazda 3 eine dritte Antriebsvariante, die eine sinnvolle Symbiose aus den beiden Verbrenner-Welten verspricht: Das SPCCI-Triebwerk, dessen Kürzel für „Spark Controlled Compression Ignition“ steht. Die Übersetzung klingt etwas ungelentk: Funkengesteuerte Kompressionszündung.

Der Vier-Zylinder-Benziner läuft mit einem wesentlich höheren Luftanteil im Kraftstoffgemisch und mit erheblich erhöhter Verdichtung. Das Kompressionsverhältnis beträgt 16,3:1, was herkömmlichen Dieselmotoren entspricht. Wegen des „mageren“ Gemisches ist die Selbstentzündung unter Druck nicht zwangsläufig, daher hilft bei Bedarf eine Zündkerze nach. Zwischen 15 und 20 Prozent weniger Spritverbrauch versprechen sich die Entwickler davon. Nach WLTP-Zyklus soll der Mazda 3 danach mit 6,2 Litern Super auf 100 Kilometern auskommen.

Dass solch ein Wert kein Wunschtraum bleibt, daran hat letztlich auch das 24-Volt-Mild-Hybrid-System seinen Anteil. Da bei diesem Hybridsystem ein Teil des Drehmoments, das normalerweise der Verbrennungsmotor abgibt, durch den riemengetriebenen Starter-Generator (ISG) übernommen wird, ermöglicht es die gleiche Beschleunigung bei weniger Kraftstoffverbrauch. Beim Hochschalten passt das System zudem die Motordrehzahl automatisch an. Zum Anlassen wird ebenfalls der ISG verwendet, wodurch der Anlassvorgang sehr kurz und ist deutlich geräuschärmer wird.

Freilich zeigt sich im Fahrtstest, dass die Wohltaten eines 180-PS-Motors nur dann zu genießen sind, wenn man das Aggregat beharrlich unter Zug hält. Die Spitzenwerte von Leistung und Durchzugskraft werden erst bei 6000 beziehungsweise 3000 Umdrehungen in der Minute (U/min) erreicht. Hochtouriges Fahren widerspricht aber dem Ziel des neuen Antriebs, sparsam und mit geringen Emissionen eine komfortable Fortbewegung zu garantieren. Insofern kann auch die originelle Motorbauweise einen grundsätzlichen Konflikt nicht auflösen: Entweder man ist temperamentvoll oder verbrauchsarm unterwegs. Immerhin gelang es, die Testfahrt mit einem errechneten Schnitt von 6,5 Litern zu beenden, was angesichts ausgiebiger Gebirgsanteile erfreulich nah am Prüfstands-Verbrauch lag.

Ein steter Quell der Freude bei Fahrer oder Fahrerin sind die griffige und präzise Lenkung, das knackige Handschaltgetriebe mit kurzen Wegen und das straff abgestimmte Fahrwerk. Bei Fahrbahnen mit eklatantem Reparaturstau - wie auf einigen der bulgarischen Testrouten - kann es mitunter zu akustischen Rückmeldungen von der Hinterachse kommen. Erstmals beim Mazda 3 ist auch ein Allradantrieb verfügbar, der nur zusammen mit dem neuen Skyactiv-X-Motor kombiniert erhältlich ist. Der damit verbundene Dynamik- und Sicherheits-Gewinn ist auf sauberer, trockener Fahrbahn nicht

---

unbedingt gleich auf Antrieb zu spüren; doch der nächste Winter kommt bestimmt.

Der Mazda 3 geht mit einem expressiven Design an den Start. Der tief liegende Grill macht die Front aggressiv, die schmalen hinteren Seitenfenster, die zum wuchtigen Heck führen, können auch irritieren anstatt, dass sie Begeisterung hervor rufen. Die C-Säule ist dadurch ungewöhnlich breit geraten, was den Sicherheitsblick auf heran nahende Radfahrer beim Rechtsabbiegen erschwert. Zum Rückwärtsfahren ist der Blick aus der Heckscheibe entbehrlich, denn die Sicht ist dürftig. Besser, man stellt sich rechtzeitig auf die Orientierung per Rückfahrkamera und Außenspiegel ein. Doch insgesamt herrscht eine harmonische Balance zwischen außen und innen, die behutsame Komposition von Funktions- und Schmuckelementen fügt sich zu einem harmonischen Ganzen. Eine geheimnisvolle Kraft der Lichtbrechung geht von den flach gestreckten und lackierten Flächen aus.

Solide Fahrzeugtechnik und Sonderausstattungen ohne Zusatzkosten waren es einst, die den Erfolg von japanischen Autos auf dem deutschen Markt begründeten. Zu solchen Tugenden will Mazda offenbar langfristig zurückkehren, wenn gleichzeitig mit dem Skyactiv-X-Motor auch die „Fastback“ genannte Viertürer-Version ihre deutsche Marktpremiere erlebt. Mazda hofft, dass um die zehn Prozent der Kunden auf die Limousine abfahren werden. Fastback und Hatchback sind Kompaktautos, die man nicht ohne Navigationssystem, ohne Head-up-Display, LED-Scheinwerfer, Sound- und Klimaanlage, ohne radargestützte Geschwindigkeitsregelung, Spurwechsel-Assistent, Ausparkhilfe, Apple Car Play und Android Auto bestellen kann – wo hat man das je gesehen? Alles schon drin!

Nicht nur die Kunden profitieren von dieser Politik, sondern auch Mazda selbst. In der Produktion wird die Komplexität der Fertigungsschritte drastisch reduziert. Statt individuell und ständig wechselnd Fahrzeuge mal mit dieser, mal mit jener Option auszurüsten, bekommen viele Autos viele Optionen gleich ab Werk mitgegeben, was letztlich auch die Kosten für den Hersteller senkt. Eine klassische Win-Win-Situation könnte man das nennen. Für den klassischen Fünftürer mit Frontantrieb und innovativen Kompressions-Ottomotor verlangt Mazda mindestens 26 790 Euro, Limousinen-Freunde erhalten den Mazda-3-Skyactiv X Fastback für 500 Euro mehr. (ampnet/afb)

#### Daten Mazda 3 Skyactiv-X AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,78 x 1,44  
Radstand (m): 2,60  
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung,  
Leistung: 132 kW / 180 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 224 Nm bei 3000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 214 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,2 (6,9 mit Automatik)  
CO<sub>2</sub>-Emissionen nach WLTP 142–139 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: 1451 / 604 kg  
Kofferraumvolumen: 358–1026 Liter  
Basispreis: 32 740 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mazda 3 Hatchback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda 3 Hatchback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

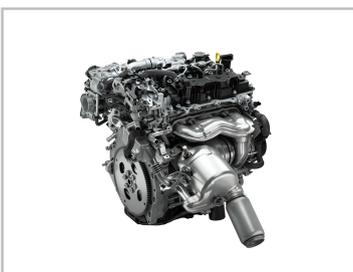
---



Mazda 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda Skyactiv-X-Motor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---