Fahrbericht Mazda 3 Fastback: Der „schnelle Rücken“ ist ein langer

Von Axel F. Busse, cen

Obwohl die SUV ständig aufholen, ist die Kompaktklasse das beliebteste Segment in Deutschland geblieben. Meistens bevorzugen die Kunden Viertürer mit großer Heckklappe, die international als „Hatchback“ bezeichnet werden. Mazda gehört zu den Herstellern, die auch eine viertürige Limousine im Angebot haben – bei unserem Alltagstest bestückt mit dem neuartigen Benzin-Kompressionszündungsmotor.

Das ist ein sperriger Begriff. Handlicher ist der Buchstabe „X“, der hier aber nicht für 4x4-Antrieb steht, sondern von „G“ (Gasoline = Benzin) und „D“ für Diesel abgrenzt. Und Abgrenzung ist es auch, was für das ganze Auto gilt. Die 3er-Limousine setzt bei Mazda eigene Akzente, außer in der Karosserieform auch in der Gestaltung des Kühlergrills, der seitlichen Fensterumrandungen und des Dachhimmels.

Die Limousine des Mazda 3 ist mit dem Beinamen „Fastback“ versehen. Wörtlich übersetzt ist das ein „schneller Rücken“. Das Pkw-Lexikon definiert „Fastback“ als ein automobiles Styling-Feature, bei dem das Heck des Wagens mit einer einzigen durchgehenden Neigung vom Dach zur hinteren Stoßstange versehen ist. Zu den populärsten Fastback-Autos gehört der Ford Mustang GT 390, dessen legendäre Verfolgungsjagd eine zentrale Sequenz in dem Film „Bullitt“ von 1968 ist. Verglichen mit dem Leinwand-Zweitürer ist der Mazda eigentlich kein Fastback, denn die Limousine zeichnet ein erkennbarer Knick zwischen Heckscheibe und Kofferraumdeckel aus.

Da Namen aber bekanntlich Schall und Rauch sind, kann sich eigentlich jeder aussuchen, wie er sein Fahrzeug bezeichnen möchte. „Longback“ wäre auf jeden Fall zutreffend, denn dieser Mazda 3 ist 20 Zentimeter länger als das viertürige Modell. Dennoch gibt es keinen Grund, ihn etwa als Rucksack-Dreier zu verspotten. Das ist den Fähigkeiten der Mazda-Designer zu verdanken, die eine ausgewogene, elegante und harmonisch proportionierte Karosserie schufen, die obendrein noch praktische Vorteile hat: Der „Schulterblick“, der vor jedem Rechtsabbiegen obligatorisch sein sollte, verschafft tatsächlich Übersicht und Gewissheit. Der Hatchback-Dreier kann das wegen seiner schmalen hinteren Seitenscheiben und der dicken C-Säule nicht bieten.

Das zweckmäßig und aufgeräumt gestaltete Cockpit weiß zu gefallen, obwohl mit Funktionstasten ausgestattet, wirkt das Drei-Speichen-Lenkrad nicht überladen. Auch der Konsolenbereich ist angenehm reduziert, das Infotainment-System wird über einen zentralen Dreh-Drück-Schalter hinter dem Schalthebel gesteuert. Die Verkleidungsteile und die Abdeckung für die Getränkehalter waren beim Testwagen in Klavierlack-Optik ausgeführt, was sehr edel und schick anmutet. Das kann sich jedoch schnell ändern, wenn man nicht ständig mit dem Staubtuch hinterher ist. Und wenn erstmal Pollen hereinwehen und man sie nicht sehr vorsichtig entfernt, ist der zarte Glanz im Nu ruiniert.

Wie nicht anders zu erwarten, müssen sich die Passagiere im Fond mit bescheideneren Platzverhältnissen begnügen als die vorn Sitzenden. Das liegt nicht nur an der trotz 2,71 Meter Radstands mäßigen Beinfreiheit, sondern auch an der Kabinenbreite. Die beträgt zwischen den Türverkleidungen vorn 1,42 Meter, hinten nur 1,37 m.

Dank seiner Tiefe von mehr als einem Meter schluckt der Kofferraum stattliche 450 Liter. Wenn die Lehnen der Rücksitze umgelegt werden, sind es sogar 1138 Liter. Zwar ist die Ladekante mit 73 Zentimetern nicht besonders hoch, nur der mehr als 20 cm tiefe Absatz

dahinter stört. Vor allem, wenn man zum Beispiel Getränkekisten aus dem Laderaum wuchten will.

Noch ein Blick auf die Ausstattung: Die von uns gefahrene Version in der Ausstattungslinie „Selection“ war ab Werk unter anderem mit adaptivem Tempomat, Ein- und Ausparkhilfe sowie Rückfahrkamera, Spurwechselassistent, Verkehrszeichenerkennung, Fahrer-Knieairbag, elektrischen Fensterhebern rundum, Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Alufelgen, vollwertigem Head-Up-Display (ohne Hilfsscheibe), Lenkrad- und Sitzheizung, Navigations- und schlüssellosem Zugangssystem ausgestattet. Und das für unter 29.000 Euro. Das bei einem vergleichbaren einheimischen Neuwagen zu finden, ist praktisch unmöglich.

Von den technischen Besonderheiten des Motors merken die Insassen während der Fahrt nichts. Höchstens, dass er wegen der guten Dämmung angenehm leise arbeitet. Bei 120 km/h wurden innen nur 68 dB gemessen. Lauter wird es ab 160 km/h, wenn die Windgeräusche die Oberhand gewinnen. Nach dem Ampelhalt gönnt sich die Start-Stopp-Automatik die Besonderheit, dass der Re-Start des Motors nicht bei Treten des Kupplungspedals, sondern erst beim Einlegen des ersten Ganges aktiviert wird.

Die Idee des Skyactiv-X-Motors ist es, mit einem sehr mageren Benzin-Luft-Gemisch zu Einsparungen im Teillast-Bereich zu kommen. Seine hohe Verdichtung von 16,3 : 1 erinnert an Werte aus dem Dieselmotoren-Bau. Wie beim Diesel ist auch hier die große Kompression die Voraussetzung dafür, dass der Kraftstoffnebel überhaupt gezündet werden kann. Ein komplexer Steuerungs-Mechanismus sorgt dafür, dass während des Verdichtungstaktes eine geringe Kraftstoffmange zusätzlich in die Nähe der Zündkerze geblasen wird, was zu einer partiellen Anfettung mit folgender Verbrennung und weiterem Druckanstieg im Zylinder führt. Diese Initial-Explosion nimmt sozusagen das umgebende magere Gemisch in die vollständige Verbrennung mit.

Mehr noch als bei herkömmlichen Benzinern haben individuelle Fahrweise und Anforderungsprofil Einfluss auf den Spritkonsum des Autos. Wer Freude daran hat, oft das Leistungspotenzial eines 180-PS-Motors zu spüren, wird kaum in den Genuss der Sparmöglichkeiten kommen. 6000 Umdrehungen braucht das Aggregat, um alle Pferdestärken zu mobilisieren und immerhin die Hälfte davon, um auf die maximale Durchzugskraft von 224 Newtonmetern zu kommen. Zum Sprinten ist der SPCCI-Motor nicht gemacht – mit diesem Kürzel beschreibt Mazda das Funktionsprinzip „Spark Controlled Compression Ignition“.

Bei entspanntem Landstraßentempo und unter Beachtung der im Display angezeigten Schaltempfehlung dürfte es kein Problem sein, auf fünfeinhalb Liter je 100 Kilometer zu kommen. Bei diesem Test waren es knapp über sechs Liter, geschuldet vor allem einem erhöhten Anteil an Kurzstreckenverkehr. Da konnte auch das ebenfalls verbaute 24V-Mild-Hybrid-System nicht helfen, das dem Kompressions-Benziner mit einem riemengetriebenen Startergenerator (ISG) und maximal 4,8 kW Leistung unter die Arme greift. Gespeichert wird der kinetisch erzeugte Strom in einer kleinen Lithiumionen-Batterie.

Fazit: Wer Vielseitigkeit sucht, greift gern zum Viertürer mit Heckklappe, wem Eleganz wichtig ist, der ist im Mazda 3 Fastback an der richtigen Adresse. Bisher waren es etwa fünf Prozent der 3er-Kunden, aber Mazda hofft, mit dem neuen Auto auf zehn bis 20 zu kommen. Das ist durchaus realistisch, denn die Optik ist sehr gelungen, die Technik überzeugt und wenn Fahrer oder Fahrerin die innovativen Möglichkeiten des Aggregats richtig einsetzen, dann klappt’s auch mit der Sparsamkeit. (ampnet/afb)

Daten Mazda 3 Fastback Skyactiv-X

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,79 x 1,44
Radstand (m): 2,72
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Kompressionszündung, Direkteinspritzung,
Leistung: 132 kW / 180 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 224 Nm bei 3000 U/min
Frontantrieb, Handschaltung
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,6 L/100 km
Testverbrauch: 6,2 L/100 km
CO2-Emissionen nach WLTP 127 g/km
Leergewicht / Zuladung: 1395 / 532 kg
Kofferraumvolumen: 450–1138 Liter
Wendekreis 11,4 m
Basispreis: 28.790 Euro
Testwagenpreis: 34.639 Euro

Bilder zum Artikel

Mazda 3 Fastback.

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

Mazda 3 Fastback.

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

Mazda 3 Fastback.

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

Mazda 3 Fastback.

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

Mazda 3 Fastback.

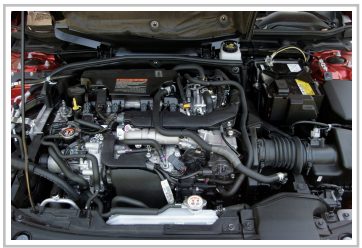
Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Mazda 3 Fastback.

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

Mazda 3 Fastback.

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



Mazda 3 Fastback Skyactiv-X.

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