
Fahrbericht Mazda CX-3: Auf sich allein gestellt

Von Michael Kirchberger, cen

Das Crossover-SUV CX-3 von Mazda gehört zu den gutverkauften Modellen im Programm der japanischen Marke. 73.000 Exemplare haben seit der Markteinführung 2015 bei uns einen Kunden gefunden. Jetzt ist der neue Modelljahrgang mit deutlich reduziertem Schadstoffausstoß auf die Straßen gekommen. Wahlmöglichkeiten hat der Käufer hier nur noch zwischen einem manuellen Sechsganggetriebe und einer Automatik. Als Motorisierung hingegen bietet Mazda nur noch einen einzigen Benziner an, der Diesel ist gleich ganz auf der Strecke geblieben.

Die sanfte Überarbeitung bezieht sich hauptsächlich auf die Arbeiten am auf Diät gesetzten Zweiliter-Vierzylinder. Außen ist alles wie gehabt, nur die Lackierung Polymetall-Grau ist neu im Programm. Innen sollen neu geformte Rückenlehnen den Anforderungen des ergonomisch richtigen Sitzens am Lenkrad Genüge tun. Das Cockpit zeigt sich dagegen unverändert, es bleibt beim großen Drehzahlmesser und der digital angezeigten Fahrgeschwindigkeit. Neu ist jedoch das Connect-System, das jetzt serienmäßig mit einem DAB-Tuner der Audio-Anlage angereichert wird. Es versteht sich zumindest mit Apple-Endgeräten kabellos, Android-Nutzer müssen weiterhin zur physischen USB-Verbindung greifen.

Als überaus hilfreich erweist sich der 360-Grad-Monitor, der beim Einparken behilflich ist und wesentlicher Bestandteil des 1560 Euro teuren Technik-Pakets, zu dem auch ein Bose-Soundsystem, Matrix-LED-Licht und eine Verkehrszeichenerkennung gehört. Fußgänger erkennt der CX-3 mithilfe geschärfter Sensorik jetzt auch nachts, die Geschwindigkeitsregelanlage arbeitet adaptiv und radargestützt. Allerdings ist dieses Paket an die höherwertige der beiden Ausstattungen mit der Bezeichnung Selection geknüpft, die für 24.140 Euro in der Preisliste steht.

Der zwei Liter große Vierzylinder-Benziner leistet wie bisher 121 PS (89 kW), hat aber eine umfassende Runde durch die Mazda-Fitness-Abteilung gedreht. Statt wie bisher 6,2 Liter verlangt er nun nach dem NEFZ-Zyklus nur noch 5,3 Liter auf 200 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß ist auf 116 g/km gesunken, das sind 14 Prozent weniger als beim Vorgänger. Neben einer Direkteinspritzung, die den Treibstoff in mehreren Schüben und mit einem Druck von 300 bar in die Brennräume nebelt, ist eine Zylinderabschaltung für den Konsumverzicht verantwortlich. Bei geringem Leistungsabruf werden der erste und der vierte Brennraum außer Betrieb genommen, das senkt die Saugverluste beim Gaswechsel und senkt so den Verbrauch. Die Drallströmung beim Einspritzen reduziert außerdem die Bildung von Rußpartikel auf ein Minimum, der Motor arbeitet daher ohne Partikelfilter tadellos sauber.

Viel Schaltarbeit gefragt

Unterwegs zeigt sich der Saugmotor mit akzeptabler Durchzugskraft. Ähnlich kräftigen Turbotriebwerken kann er allerdings nicht das Wasser reichen. Sein Spitzendrehmoment von 206 Newtonmeter liegt erst bei 2800 Umdrehungen in der Minute an. Um zügig voranzukommen, will das manuelle Sechsganggetriebe daher häufig bedient werden. Immerhin lassen sich die Gänge präzise und leichtgängig schalten. Mit ausgeprägter Spritzigkeit marschiert der CX-3 dennoch nicht voran. Für den Standardsprint braucht er zwar nur 9,1 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h kann sich ebenfalls sehen lassen, doch fehlt der Wumms beim Überholen, den sich andere durch die Aufladung holen.

Von der Stilllegung der Zylinder ist unterdessen kaum etwas zu bemerken. Nur wer genau hinhört, erkennt ein geringfügig verstärktes Brummen, wenn das Gas zurückgenommen

wird. Die erwünschte Verbrauchsreduzierung stellt sich allerdings auch nur maßvoll ein. Wer es darauf anlegt, kommt mit 5,6 Liter 100 Kilometer weit. Ein Wert, der zwar deutlich über dem der früheren Messmethode NEFZ liegt, aber auch unter dem realistischeren Fahrzyklus WLTP, der von Mazda mit 6,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer angegeben wird. Wohlgermerkt, dieses Ergebnis lässt sich nur mit sehr zurückhaltender Fahrweise erzielen. Sobald der CX3-Chauffeur eine Spur beherzter zur Sache geht, steigt der Konsum auf 6,5 Liter, bei sportlicher Fortbewegung auf mehr als 7 Liter. Dann werden die 48 Liter im Tank zügig aufgebraucht, reichen aber dennoch für gut 600 Kilometer Fahrtstrecke.

Im Fahrverhalten sanftmütig, in Platz und Raum knapp bemessen

Das Fahrverhalten ist spurstabil, wenn es geradeaus geht, in Kurven legt der CX-3 angenehme Behändigkeit an den Tag. Geringe Karosserieneigungen erlauben eilige Kurvenfahrten, auch wenn die Biegungen sich anspruchsvoll gestalten. Die präzise Lenkung hält das kleine SUV mit guten Rückmeldungen auf Kurs, die Bremsen sprechen erst fein dosierbar und dann sehr beherzt an. Die Federung findet einen guten Kompromiss zwischen einer straffen Abstimmung und dem angemessenen Komfortangebot für die Mitfahrer. Das ist gut für entspanntes Reisen.

Die Passagiere finden auf den vorderen Sitzen gute Platzverhältnisse vor. Die Sitzposition passt und ist auch auf längeren Fahrten bequem. Hinten geht es kuscheliger zu. Große Passagiere müssen sich nicht nur bei der Kniefreiheit beschränken, auch über dem Scheitel bleibt nicht allzu viel Raum bis zum Dach. Beim Gepäcktransport ist der Mazda mit 320 Liter Kofferraum nicht gerade ein Spediteur. Wer die Rückbanklehnen nach vorne klappt, kann immerhin 1260 Liter befördern. Für ein fast 4,3 Meter langes SUV ist das wirklich nicht viel. Störend auch die hohe Bordwand am Heck, die Ladekante gipfelt in mehr als 70 Zentimeter Höhe über der Fahrbahn.

Gute Verarbeitung und hoher Preisnachlass

Pluspunkte holt sich der CX-3 dagegen bei Ausstattung und Verarbeitung. Die Ausstattung der Selection-Version hat bis auf wenige Optionen alles an Bord, was gut und sinnvoll ist. Die Materialwahl und deren Zusammenstellung gelingt Mazda mit Stilsicherheit und angenehmer Optik. 24.140 Euro kostet das kompakte SUV in dieser Ausstattung, als Serienstandard gibt es allerdings ausschließlich nur eine weiße Lackierung. Metallicfarben kosten mindestens 790 Euro mehr. Die könnte man sich jedoch – ebenso wie größere Leichtmetallräder – in Corona-Zeiten gönnen. Bietet Mazda doch aktuell eine Kaufprämie an, die allen 3300 Euro spart, die nicht leasen oder finanzieren, sondern kaufen. Bargeld lacht, heißt es doch. (ampnet/mk)

Daten Mazda CX-3 Skyactive-G 2.0 Selection

Länge x Breite x Höhe (m): 4,26 x 1,77 x 1,54

Radstand (m): 2,75

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung

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

Max. Drehmoment: 206 Nm bei 2800 U/min

Antriebsart: Frontantrieb

Übersetzung: 6-Gang-Schaltgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

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

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 5,3 Liter

Testverbrauch: 5,6 Liter

Tankinhalt: 48 Liter

Effizienzklasse: C

CO₂-Emissionen: 121 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1254 kg / max. 445 kg

Anhängelast: 1300 kg

Kofferraumvolumen: 320–1260 Liter

Wendekreis: 11,4 m

Garantie: 2 Jahre/100.000 km
Wartungsintervall: 30.000 km
Preis: 24.140 Euro
Testwagenpreis: 25.980 Euro

Bilder zum Artikel



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
