



Pressepräsentation Mazda3: Eigene Wege auf dem Golf-Platz

Pressepräsentation Mazda3: Eigene Wege auf dem Golf-Platz
- 15. Juli 2013. Mazda einen gewissen Eigensinn zu bescheinigen, ist wohl erlaubt. Lange - beispielsweise - hat der japanische Hersteller am Wankelmotor festgehalten und auch jetzt, beim neuen Mazda3, geht man eigene Wege. So verschließt man sich dem allgemeinen Trend zum Downsizing der Motoren. Stattdessen arbeitet man mit ungewöhnlichen Verdichtungsverhältnissen, um teuren Sprit zu sparen. Doch nicht nur technisch kann das Kompaktmodell punkten. Auch optisch kommt der Bestseller und Golf-Gegner so stark wie nie zuvor daher. Im Vergleich zum Vorgänger haben sich die Proportionen der neuen Generation augenscheinlich geändert. Kürzere Überhänge vorne und hinten lassen den Dreier wesentlich sportlicher erscheinen. An der Gesamtlänge hat sich nichts getan. Aber 40 Millimeter mehr Breite und 20 Millimeter weniger Höhe verstärken die dynamische Erscheinung. Die Verlängerung des Radstandes (plus 60 Millimeter) kommt Insassen und Kofferraum allerdings nur bedingt zugute. Das flachere Dach fordert seinen Tribut. Das Ladeabteil fasst nun zwischen 350 und 1250 Liter. Sichtlich aufgeräumt zeigt sich der Innenraum. Weich hinterschäumte Kunststoffe schmeicheln dem Tastsinn. Klima, Telefon oder Navi (internetfähig) werden entweder per Fingertipp auf einem Sieben-Zoll-Bildschirm oberhalb der Mittelkonsole oder mittels eines zentralen Drehknopfs gesteuert, der griffgerecht links neben der Handbremse platziert wurde. Probleme, sich mit der Bedienung zu Recht zu finden, gibt es nicht. Gegen Aufpreis liefert Mazda ein Head-up-Display, das seine Informationen nicht auf die Frontscheibe projiziert, sondern auf eine ausgeklappte Plexiglasscheibe. Die Technik ist von Peugeot-Modellen bekannt. Teils gegen Aufpreise stehen diverse Assistenzsysteme zur Verfügung, so ein Spurwechselwarner, Notbremsfunktion oder eine radargestützte Kollisionswarnung, die bis Tempo 200 funktionieren soll. Auch ein Abstandstempomat sowie Kurvenlicht und eine Ablendautomatik sind verfügbar. Allerdings: Die meisten Hightech-Zutaten sind nur für die Topausstattung Sports-Line erhältlich. Der kompakte Mazda sieht nicht nur seinem großen Bruder Mazda6 recht ähnlich, auch bei der Technik stand der wohl Pate. Entsprechend bedienen sich die Antriebsquellen der sogenannten Skyactiv-Technik, die entgegen dem Trend im Motorenbau auf Hubraum statt auf Turbo setzt und mit einem ungewöhnlichen Verdichtungsverhältnis operiert. "Wir sparen damit bis zu 20 Prozent Treibstoff", sagt Entwicklungschef Hirota Kanazawa. Bei dem 2,2-Liter-Diesel (150 PS) beträgt das Verdichtungsverhältnis 14,0:1. Der Selbstzünder beschleunigt den Mazda3 in 8,0 Sekunden (Werksangaben) auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 213 Kilometer pro Stunde (km/h). Als Verbrauch nennt der Hersteller 3,9 Liter je 100 Kilometer bei CO₂-Emissionen von 104 Gramm je Kilometer (g/km). Neu im Motorenangebot ist ein 1,5-Liter Benziner (100 PS/5,0 Liter Normverbrauch). Dank dem ungewöhnlich hohen Verdichtungsverhältnis von 14:1, Leichtbauweise, einem speziellen Abgassystem und serienmäßiger Start-Stopp-Technik soll er gegenüber dem Vorgängermodell 18 Prozent weniger verbrauchen. Darüber hinaus bietet Mazda zwei weitere Benziner (120 PS/165 PS) und insgesamt drei Ausstattungslinien an. Der Basispreis für die Version mit 100-PS-Benziner beträgt 16 990 Euro. Eine komplette Preisliste hat Mazda noch nicht vorlegt. Ein technisches Schmäckerl ist das Start-Stopp-System, das Motorenentwickler Hideo Mochizuki "das schnellste am Markt" nennt. Das Verfahren arbeitet mit einem Kondensator, stellt bereits beim Heranrollen an eine rote Ampel den Motor kaum spürbar ab und startet ihn bei Bedarf blitzschnell. Nebenverbraucher wie Klimaanlage und Radio können während dieser Pause bis zu eine Minute lang weiterarbeiten, ohne, dass der Motor wieder angeworfen wird. Zum sportlichen Design des Mazda3 passen die Fahreigenschaften des Golf-Konkurrenten, der im Gegensatz zum Wolfsburger grundsätzlich mit einer aufwendigen Mehrlenker-Hinterachse arbeitet. Vergeblich allerdings forscht man in den technischen Daten nach adaptiven Dämpfern, wie sie der Konkurrent zumindest gegen Aufpreis bietet. Insgesamt zeigt sich das Fahrwerk reichlich straff und man muss Abstriche beim Fahrkomfort akzeptieren, besonders, wenn 18-Zoll-Felgen zum Einsatz kommen. Nichts zu mäkeln gibt es an Bremsen und der elektrisch unterstützten Lenkung, die ihre Aufgabe mit Präzision und gelungener Übersetzung absolviert. Letzteres gilt ebenfalls für das Getriebe. Die Schaltwege sind kurz. Der richtige Gang ist schnell gefunden. (ampnet/nm)
- Pressekontakte:
- Auto-Medienportal.Net
- Enzer Strasse 83
- 31655 Stadthagen
- Deutschland
- Telefon: +49(0)5721 9383988
- Telefax: +49(0)5721 92175
- Mail: newsroom@auto-medienportal.net
- URL: <http://www.auto-medienportal.net/>
- 

Pressekontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

auto-medienportal.net/
newsroom@auto-medienportal.net

Firmenkontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

auto-medienportal.net/
newsroom@auto-medienportal.net

Unsere Arbeit wird bestimmt von dem Ziel, Dienstleistung für Redakteure und Autoren zu bieten. Dafür bereiten Fachjournalisten Fotos und Texte für Auto-Medienportal.Net so auf, dass sie deren fachliche Ansprüche erfüllen. Das Material steht allen Medien für die redaktionelle Berichterstattung honorarfrei zur Verfügung (siehe unsere AGB), weil unsere Arbeit von Sponsoren getragen wird.