

Erster Blick auf den nächsten Mazda3: Kodo lässt schon mal grüßen

Von Peter Schwerdtmann

Seine Premiere wird er erst im September auf der IAA in Frankfurt erleben, in den Handel wird er danach kommen. Aber schon jetzt zeigte der japanische Hersteller Mazda seinen neuen Kompakten – allerdings nur im Stand, dafür aber in fünf Pressekonferenzen zur gleichen Zeit. Der Mazda3 ist mit insgesamt 3,5 Millionen Fahrzeugen der beiden ersten Generationen Garant für den Erfolg des Unternehmens aus Hiroshima. Und der soll weitergehen. Da muss der Trommelwirbel zum Auftritt groß genug und weit genug entfernt sein von der allgemeinen Frankfurter Messe-Kakophonie.

Auf den ersten Blick scheint der Neue tatsächlich das Zeug zu einem Erfolgsmodell zu haben. Wie der Mazda6 und auch das Crossover Mazda CX-5 folgt der neue Dreier der neuen Mazda-Designlinie namens Kodo, gekennzeichnet durch weiche, schwingende Linien, die gleichzeitig Kraft symbolisieren. Beim kompakten Mazda3 wirkt diese kurvenreiche Formensprache sogar noch ausgeprägter als bei den Größeren aus dem Hause Mazda.

Auf jeden Fall bringt der 3er ein neues Bild ins Straßenleben. Wer mag, kann sich an die 50er Jahre erinnern, als die Motorhauben der Rennwagen noch an kleinen, leicht nach vorn geneigten ovalen Lufteinlässen begannen und gepfeilt auf den Fahrerplatz zuliefen. Oder an die klassischen Limousinen der 40er Jahre und der ersten Nachkriegsjahre, als Kotflügel die Räder noch in unglaublich elegantem Schwung umrahmten. Niemand will Mazda Retrodesign unterstellen, wenn er diese Linien auch im Mazda3 entdeckt. Vielleicht ist Kodo zeitlos, vielleicht sprechen weiche Linien zu jeder Zeit Menschen an, auch die, die sich sonst von markanten, männlichen Linie beeindrucken lassen.

Womit wiederum nicht gesagt sein soll, der Mazda sei ein Design-Weichei. Denn zur eleganten Linie kommen Elemente, die für Vorwärtsdrang, Kraft und Geschwindigkeit stehen. Der Lufteinlass in dem bewusst zum Katzenblick gestylten Gesicht ist eines

dieser Elemente, die lange und flache Motorhaube ein zweites, und letztlich entsprechen die weit ausladend geschwungenen Kotflügel unserer Vorstellung von einem windschlüpfigen Auto. Und tatsächlich ist der Luftwiderstandsbeiwert der Karosserie mit 0,275 für einen Kompakten nicht schlecht.

Kommen wir von seiner Ästhetik zur Technik. Der neue Mazda3 ist so lang wie sein Vorgänger, aber 20 Millimeter flacher und 40 Millimeter breiter. Sein Radstand wuchs um 60 Millimeter, was auf der einen Seite mehr Raum für die Passagiere und auf der anderen Seite mehr Federungskomfort bringt.

Zur Wahl stehen drei Benziner mit Leistungen zwischen 74 kW / 100 PS und 121 kW / 165 PS und ein Common-Rail-Diesel mit 110 kW / 150 PS, der schon für die Abgasstufe EU6 ausgelegt ist. Die Benziner bleiben auf dem EU5-Niveau. Als Seriengetriebe liefert Mazda einen Sechs-Gang-Handschalter. Gegen Aufpreis steht eine Wandler-Automatik mit ebenfalls sechs Gängen zur Wahl.

Auch beim Mazda3 beginnen nun die ganz modernen Zeiten mit einem neuen Konnektivitäts-Konzept, das auf der Integration von Smartphones und auf Bluetooth beruht. E-Mails, SMS, Aha-Radio, Facebook, Twitter, die Integration von Mazda-Apps und Navigation lassen sich auf diese Weise ins Auto holen. Für guten Klang sorgt ein optionales Bose-Premium-Sound-System. Eine neue Navigation mit kostenfreien Updates über drei Jahre gibt es ebenfalls gegen Aufpreis.

Auch bei den Sicherheitssystemen wird der Mazda3 an die Spitze seiner Klasse vorstoßen: Hinderniswarner, automatisches Anbremsen, falls der Fahrer die Warnung nicht realisiert, City-Notbremsfunktion, Abstandsregelung, Spurwechselassistent, Spurhalteassistent, Abstandsberechnung, Warnblinkautomatik bei Notbremsung, Fernlichtassistent, adaptives Kurvenlicht und Berganfahrassistent – auch bei den Kompakten geht eben heutzutage nichts mehr ohne eine nahezu komplette Riege an Assistenten. (ampnet/Sm)