

Inhalt

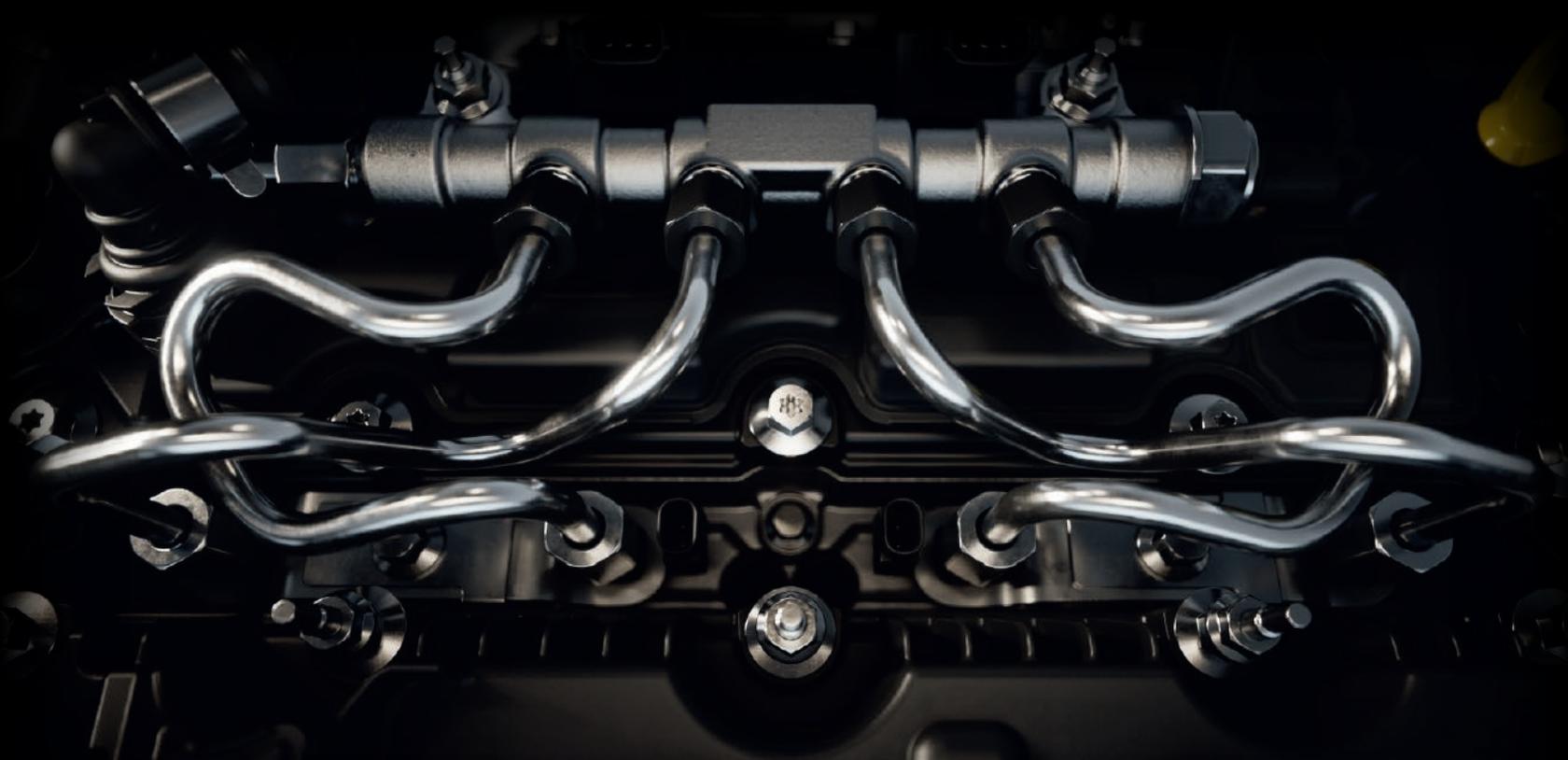
	Seite
1 e-Skyactiv X – Auf einen Blick	4-7
2 Konzept und Ziele der SPCCI-Technik	8-10
3 SPCCI: der Durchbruch	11-13
4 Vorteile des e-Skyactiv X	14-16
5 Mazda M Hybrid	17
6 Mazda3 2021	
- Auf einen Blick	18-23
- Ausstattung und Preise	24-27
- Technische Daten	28-31
7 Mazda CX-30 2021	
- Auf einen Blick	32-37
- Technische Daten	38-39
- Ausstattung und Preise	40-41

Das vollständige Pressematerial finden Sie im Mazda Presseportal unter:

[e-Skyactiv X](#) | [Mazda3 2021](#) | [Mazda CX-30 2021](#)

1 | e-Skyactiv X – Auf einen Blick

- Der 2,0-Liter Vierzylinder e-Skyactiv X Motor von Mazda ist der weltweit erste Serien-Benzinmotor, der die Vorteile der von Dieselmotoren bekannten Kompressionszündung nutzt.
- Für das Modelljahr 2021 hat Mazda das innovative Triebwerk weiterentwickelt. Technische Optimierungen und Software-Updates sorgen für eine noch bessere Leistungsentfaltung bei reduziertem Kraftstoffverbrauch und geringeren CO₂-Emissionen: Zum Einsatz kommt der modifizierte e-Skyactiv X im Mazda3 und im Mazda CX-30.
- Die maximale Leistung ist um 5 kW/6 PS auf 137 kW/186 PS bei 6.000/min gestiegen, das maximale Drehmoment liegt jetzt bei 240 Nm bei 4.000/min (+ 16 Nm). Dabei wurde die Drehmomententfaltung in nahezu allen Drehzahlbereichen optimiert. Insbesondere in den Gängen eins bis fünf bei mittlerer und höherer Last verbessert sich dadurch die Beschleunigung, was in zahlreichen alltäglichen Fahrsituationen wie beim Überholen oder beim Einfädeln in den fließenden Verkehr Vorteile bringt.
- Dynamische Fahrleistungen sind garantiert: Der Mazda3 e-Skyactiv X beschleunigt in 8,1 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h (Werte für Mazda3/Mazda3 Fastback mit Frontantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe); der Mazda CX-30 e-Skyactiv X (Frontantrieb, Schaltgetriebe) absolviert den Sprint von null auf 100 km/h in 8,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 204 km/h.
- Zugleich konnten der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen unter realen Fahrbedingungen deutlich verringert werden. Die im WLTP-Zyklus gemessenen Werte sind um bis zu 0,5 Liter je 100 km gesunken, was einem Rückgang der CO₂-Emissionen um bis zu 12 g/km entspricht. Die WLTP-Werte liegen beim Mazda3 bei 6,5-5,0 Litern je 100 Kilometer und die CO₂-Emissionen bei 146-114 g/km (NEFZ-Werte für den Mazda3 e-Skyactiv X: 5,5-4,5 l/100 km, 126-101 g/km). Beim CX-30 liegen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen gemäß WLTP bei 6,6-5,6 l/100 km bzw. 148-127 g/km (NEFZ-Werte für den Mazda CX-30 e-Skyactiv X: 5,6-4,9 l/100 km, 127-110 g/km).



- Die CO₂-Emissionen liegen damit unterhalb eines vergleichbaren Benzinmotors und auf dem Niveau vergleichbarer Kompaktmodelle mit Dieselmotor.
- Der Motor arbeitet mit einem extrem mageren homogenen Kraftstoff-Luft-Gemisch. Es ist zwei- bis dreimal magerer ($\lambda 2$ bis $\lambda 3$) als bei konventionellen Motoren und weist einen so geringen Kraftstoffanteil in der Luft auf, dass es sich mittels konventioneller Fremdzündung per Zündkerze zwar entzündet, aber nicht vollständig verbrennen kann.
- Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs arbeitet Mazda bereits bei den Skyactiv-G Benzinmotoren mit einem sehr hohen Verdichtungsverhältnis. Daraus entstand die Idee, das Verdichtungsverhältnis noch weiter zu erhöhen und das Kraftstoff-Luft-Gemisch so wie in Dieselmotoren durch Kompression zu entzünden.
- Mehrere Hersteller haben bereits versucht, dieses Konzept mit dem Verfahren der Kompressionszündung eines homogenen mageren Gemisches (Homogeneous Charge Compression Ignition – HCCI) umzusetzen, doch niemand war in der Lage, einen zuverlässigen Wechsel zwischen dem Fremd- und dem Kompressionszündungsbetrieb sicherzustellen.
- Die einzigartige Lösung von Mazda ist die Spark Controlled Compression Ignition (SPCCI). Dieses Brennverfahren erlaubt durch einen kontinuierlichen Betrieb mit Zündkerze einen nahtlosen Wechsel zwischen der konventionellen Fremdzündung und der Kompressionszündung.
- Dazu nutzt Mazda eine spezielle Kraftstoffeinspritzung, die zwei unterschiedliche Kraftstoff-Luft-Gemische innerhalb des Brennraums erzeugt, um eine Kompressionszündung auszulösen.
- Zunächst wird ein homogenes mageres Gemisch mit hohem Luftanteil für eine magere Verbrennung beim Ansaugen der Verbrennungsluft gebildet. Während des Verdichtungsaktes erfolgt dann eine separate Kraftstoff-Einspritzung, die in einem kleinen Bereich direkt an der Zündkerze ein weniger mageres Gemisch erzeugt.
- Aufgrund des hohen Verdichtungsverhältnisses befindet sich das magere Kraftstoff-Luft-Gemisch kurz vor dem Ende des Verdichtungsaktes ohnehin kurz vor einer Selbstzündung. Zum richtigen Zeitpunkt entzündet die Zündkerze nun die etwas weniger magere Gemischwolke in ihrer Umgebung, was einen zusätzlichen Druckanstieg im Brennraum zur Folge hat.
- Dieser zusätzliche Druckanstieg sorgt dafür, dass sich das homogene magere Gemisch im gesamten Brennraum per Kompressionszündung entzündet und verbrennt.
- Durch das extrem magere Kraftstoff-Luft-Gemisch, das einen deutlich höheren Luftanteil aufweist als konventionelle Benzinmotoren, sorgt SPCCI im Teillastbereich für eine signifikante Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Bei höherem Leistungsbedarf wechselt der Motor nahtlos in den normalen Betrieb mit dem üblichen stöchiometrischen Kraftstoff-Luft-Verhältnis von 14,7:1 ($\lambda 1$). Die konventionelle Verbrennung wird nur bei hoher Motorlast und beim Motorstart bei sehr niedrigen Außentemperaturen verwendet.
- Die Steuerung per Zündkerze verhindert eine unkontrollierte Verbrennung und ermöglicht einen nahtlosen Übergang zwischen der Kompressions- und der Fremdzündung. Im Kompressionszündungsbetrieb verbraucht der Motor weniger Kraftstoff und produziert weniger CO₂.
- Im Zuge der Überarbeitung zum Modelljahr 2021 wurde das Verdichtungsverhältnis leicht angepasst und liegt nun bei 15,0:1. Möglich wurde dies durch eine neue Form der Kolbenböden. Zusammen mit einer Neukalibrierung des Motors wird dadurch der Betriebsbereich der SPCCI-Verbrennung weiter vergrößert, was einen nochmals verringerten Kraftstoffverbrauch zur Folge hat.
- Weitere Optimierungen betreffen die Einlassnockenwelle: Angepasste Steuerzeiten der Einlassventile steigern das spezifische Wärmeverhältnis des Motors und führen zu geringeren Pumpverlusten (größere Ventilüberschneidungen, die Gaswechselverluste reduzieren). Im Ergebnis trägt auch dies zu einer höheren Effizienz im Alltag bei. Modifiziert wurde zudem die Softwaresteuerung des Mazda M Hybrid Systems.
- Durch die stabilere Arbeitsweise im Vergleich zum HCCI-Verfahren kann das SPCCI-Verfahren in deutlich größeren Betriebsbereichen genutzt werden. Dadurch läuft der Motor zu über 80 Prozent in einem äußerst effizienten Bereich.
- Insbesondere im Niedriglastbereich zeigt der Motor deutliche Verbesserungen bei Verbrauch sowie CO₂- und NO_x-Emissionen – und stellt damit die konventionelle Überzeugung infrage, wonach Benzinmotoren im Stadtverkehr unwirtschaftlich sind.
- Durch die vergleichsweise niedrige Verbrennungstemperatur bei der Kompressionszündung eines homogenen mageren Kraftstoff-Luft-Gemisches entstehen signifikant weniger Stickoxide (NO_x) als bei der Kompressionszündung in Dieselmotoren.
- Die NO_x-Rohemissionen werden durch eine spezielle Abgasrückführung weiter abgesenkt. Eine besondere NO_x-Abgasnachbehandlung ist beim e-Skyactiv X Motor daher nicht erforderlich. Schadstoffe wie Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC) werden von einem Katalysator in unschädliche Verbindungen umgewandelt. Zusätzlich filtert ein Partikelfilter die Abgase und minimiert damit den Eintrag von Verunreinigungen in den Ansaugtrakt über zurückgeführtes Abgas.
- Der e-Skyactiv X Motor erfüllt im Mazda3 und im Mazda CX-30 die aktuell anspruchsvollste Abgasnorm Euro 6d, die eine Messung der Schadstoffemissionen im Realbetrieb (RDE) beinhaltet. Der Motor wird idealerweise mit Superbenzin E10 (ROZ 95) betrieben.
- Mit den herausragenden Leistungs-, Beschleunigungs- und Umwelteigenschaften verbindet das SPCCI-Verfahren die Vorteile von Benzin- und Dieselmotoren und macht den e-Skyactiv X zu einer attraktiven Alternative für Kunden, die Benziner bevorzugen, ohne auf die Effizienz von Dieselmotoren verzichten zu wollen.

2 | Konzept und Ziele der SPCCI-Technik

- Extrem magere Verbrennung senkt Kraftstoffverbrauch
- Zündkerze erweitert Betriebsbereich der Kompressionszündung
- Technik verbindet Vorzüge von Benzin- und Dieselmotoren

Mazda strebt nach dem perfekten Benzinmotor – und der mit dem Brennverfahren „Spark Controlled Compression Ignition“ (SPCCI) arbeitende e-Skyactiv X markiert einen großen Schritt auf diesem Weg.

Seit Langem arbeiten Ingenieure daran, einen Benzinmotor mit Kompressionszündung zu entwickeln. Mazda ist es mit dem e-Skyactiv X gelungen. Die per Zündkerze gesteuerte Kompressionszündung erzielt dabei in mehreren wichtigen Bereichen eine Vielzahl deutlicher Verbesserungen. Der Mazda e-Skyactiv X ist ein bahnbrechender Motor, der die Vorteile eines konventionell per Zündkerze zündenden Benzinmotors – ein breites nutzbares Drehzahlband und sauberere Abgase – mit denen eines Dieselmotors mit Kompressionszündung – hervorragende Effizienz – in einem Triebwerk vereint und somit das Beste aus beiden Welten bietet.

Zum Modelljahr 2021 umfassend weiterentwickelt

Zum Modelljahr 2021 hat Mazda den Motor, der jetzt e-Skyactiv X heißt und in den Modellen Mazda3 und Mazda CX-30 zum Einsatz kommt, umfassend weiterentwickelt. In seiner modifizierten Form dreht das Triebwerk noch lebhafter und leichter hoch, reagiert besonders präzise und mühelos auf Gaspedalbewegungen und bietet ein intuitives und aktives Fahrerlebnis im Sinne des „Jinba Ittai“ – der von Mazda angestrebten Einheit von Fahrer und Fahrzeug.

Die maximale Leistung ist um 5 kW/6 PS auf 137 kW/186 PS bei 6.000/min gestiegen, beim maximalen Drehmoment bietet der Motor ein Plus von 16 Nm auf 240 Nm bei 4.000/min. Gerade beim Beschleunigen bei Teillast aus unteren Drehzahlen in den Gängen eins bis fünf konnten Antriebskraft und Ansprechverhalten weiter verbessert werden. Dies zahlt sich in alltäglichen Fahrsituationen aus, wie beispielsweise beim Beschleunigen von 30 auf 80 km/h im dritten Gang, um zu überholen, sich in den fließenden Verkehr auf der Autobahn einzufädeln, oder beim Verlassen eines Kreisverkehrs. Zudem liefert das Triebwerk oberhalb von 2.000/min unter Volllast noch bessere Beschleunigungsleistungen.

Erreicht wurden die Optimierungen durch die Weiterentwicklung des SPCCI-Brennverfahrens, das nun eine noch präzisere Verbrennungssteuerung, ein angepasstes Verdichtungsverhältnis sowie eine modifizierte Steuerung der Einlassventile bietet. Darüber hinaus wurde auch die Software des Mazda M Hybrid Systems aktualisiert, so dass der integrierte Starter-Generator (B-ISG) bei Bedarf nun noch schneller zusätzliches Drehmoment liefert.

Die Optimierung des SPCCI-Brennverfahrens macht den e-Skyactiv X noch effizienter – insbesondere beim Beschleunigen, ohne dass dabei die Beschleunigungsleistung an sich beeinträchtigt wird. Insgesamt ist der Motor speziell im mittleren und höheren Lastbereich noch sparsamer geworden. Dadurch konnten die Verbrauchs- und Emissionswerte in nahezu allen Fahrsituationen verbessert werden, ob im Stadtverkehr, außerorts oder auf der Autobahn.

Die im WLTP-Zyklus gemessenen Werte sind um bis zu 0,5 Liter je 100 km gesunken, was einem Rückgang der CO₂-Emissionen um bis zu 12 g/km entspricht. Beim Mazda3 Fünftürer mit Skyactiv-M/T Sechsgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb und 18-Zoll-Rädern liegt der WLTP-Verbrauch bei 5,3 Litern je 100 Kilometer bei einem CO₂-Ausstoß von 121 g/km. Die CO₂-Emissionen liegen damit auf dem Niveau vergleichbarer Kompaktmodelle mit leistungsschwächeren Dieselmotoren.

Mazda ist davon überzeugt, dass der Verbrennungsmotor weiterhin ein großes Entwicklungspotenzial besitzt und auch in Zukunft zur Bewahrung der globalen Umwelt beitragen kann. Daher wird das Unternehmen seine Arbeit am perfekten Verbrennungsmotor neben der Entwicklung von reinen E-Antrieben auch in Zukunft fortsetzen und diese hocheffizienten Verbrennungsmotoren nach und nach hybridisieren.

Die Vorteile der homogenen mageren Verbrennung

Im Zuge der schrittweisen Annäherung an die ideale Verbrennung hat Mazda damit begonnen, die Prozesse im Verbrennungsmotor von Grund auf neu zu untersuchen und die Effizienz der Verbrennung zu steigern. Der aktuelle Skyactiv-G Benzinmotor war das erste Ergebnis dieser Entwicklungsarbeit. Hier wurde das Verdichtungsverhältnis erhöht und damit die Effizienz verbessert. Neben der Reduzierung der mechanischen Reibverluste wurden Wärmeverluste an der Brennraumwand durch die Regelung der Kühlwassertemperatur sowie Drosselverluste durch die Verwendung des Miller-Zyklus reduziert.

Beim e-Skyactiv X Motor war es das Ziel, das Kraftstoff-Luft-Verhältnis signifikant zu vergrößern, also abzumagern. Dazu war es erforderlich, eine magere Verbrennung mit einem größeren Luftanteil zu ermöglichen. Das normale stöchiometrische Kraftstoff-Luft-Verhältnis eines Benzinmotors ist 14,7:1 oder Lambda (λ) eins. Wird dieses Verhältnis erhöht, indem die Luftmenge mehr als verdoppelt wird ($\lambda > 2$), so steigt das spezifische Wärmeverhältnis (κ) des Kraftstoff-Luft-Gemisches, welches neben dem Verdichtungsverhältnis (ϵ) direkt den thermischen Wirkungsgrad (η) beeinflusst. Außerdem sinkt dadurch die Gastemperatur, was wiederum die Wärmeverluste verringert. Zudem reduziert ein Motor-Design, das größere Luftmengen erlaubt, die üblicherweise beim Benzinmotor im Teillastbereich vorhandenen Drosselverluste, was ebenfalls zur Vergrößerung des Gesamtwirkungsgrades beiträgt.

Wenn allerdings das Kraftstoff-Luft-Gemisch auf ein solch extremes Niveau abgemagert wird, dann wird ein Brennverfahren, das mit Zündkerze und Flammenausbreitung arbeitet, instabil. Um dieses Problem zu überwinden, bedarf es der Kompressionszündung. Das bedeutet, dass solch ein Benzinmotor wie ein Dieselmotor mit dem Verfahren der Kompressionszündung arbeiten muss.

Bei der Entwicklung des e-Skyactiv X wurden daher sieben Faktoren verbessert, die erforderlich sind, um die Kompressionszündung eines extrem mageren Kraftstoff-Luft-Gemisches zu ermöglichen. Dazu zählen das Verdichtungsverhältnis (das angehoben werden muss, um die erforderlichen hohen Drücke und damit Temperaturen zu erreichen), die Steuerung der Verbrennung in der Nähe des oberen Totpunktes (wie sie bei einer Kompressionszündung auftritt) und ein Brennverfahren, bei dem das gesamte homogene magere Kraftstoff-Luft-Gemisch gleichzeitig verbrennt.

3 | SPCCI: der Durchbruch

Herausforderungen bei der homogenen Kompressionszündung

Das Verfahren der Kompressionszündung eines homogenen mageren Gemisches (Homogeneous Charge Compression Ignition – HCCI) ist ein Verfahren zur Kompressionszündung von Benzinmotoren. Beim herkömmlichen Brennverfahren, also beim Zünden des Kraftstoff-Luft-Gemisches per Zündkerze, breitet sich die Flammfront kreisförmig vom Zündfunken aus, was zu einer langsameren Brenngeschwindigkeit führt.

Wenn das Kraftstoff-Luft-Gemisch nun stark abgemagert wird, breitet sich die Flammfront nicht mehr im gesamten Brennraum aus, die Verbrennung kommt quasi zum Erliegen. Bei einer Kompressionszündung hingegen entzündet sich das gesamte magere Kraftstoff-Luft-Gemisch gleichzeitig im Brennraum, was zu einer deutlich höheren Brenngeschwindigkeit führt. Nur mit diesem Brennverfahren kann ein extrem mageres Gemisch vollständig verbrannt werden.

Ein kommerzieller Einsatz des HCCI-Verfahrens ist bislang aber noch nicht möglich, denn es kann nur bei niedrigen Drehzahlen und geringer Motorlast verwendet werden, und selbst dies hängt von den jeweiligen Fahrbedingungen ab. Zudem erschwert der sehr begrenzte Einsatzbereich einen stabilen Wechsel zwischen dem Fremd- und dem Kompressionszündungsbetrieb. Um diese Probleme zu lösen, waren bisher eine deutliche Anhebung des Verdichtungsverhältnisses, eine komplexere Struktur und der Einbau einer hochpräzisen Steuerung notwendig.



- Zündkerze steuert Kompressionszündung
- Nahtlose Übergänge zwischen Fremd- und Kompressionszündung
- Getrennte Kraftstoffeinspritzung mit Ultra-Hochdruck-System

Den technologischen Durchbruch hat Mazda im Grunde dadurch erreicht, dass die Annahme, für eine Kompressionszündung sei keine Zündkerze nötig, infrage gestellt wurde. Mazda verfolgt stattdessen einen anderen Ansatz, bei dem die Zündkerze in beiden Brennverfahren eine Rolle spielt. Dieses Konzept ist die Basis der Spark Controlled Compression Ignition (SPCCI), des einzigartigen Brennverfahrens von Mazda.

Mit SPCCI funktioniert die Kompressionszündung in deutlich größeren Last- und Drehzahlbereichen, so dass sie nun nahezu alle Fahrbedingungen abdeckt. Und weil der Motor kontinuierlich mit Zündkerze arbeitet, kann er nahtlos von der Verbrennung mit Kompressionszündung zu einer Verbrennung mit Fremdzündung wechseln.

Die wichtigsten Bestandteile von SPCCI

Wenngleich es sich bei SPCCI um eine vollkommen neue Verbrennungsmethode handelt, basiert sie auf den beiden bestehenden, von Mazda weiterentwickelten Komponenten für Zündung und Einspritzung. Mazda hat dazu mehrere entscheidende Technologien weiterentwickelt: Kolbenboden und Hochdruck-Einspritzsystem zur Unterstützung der Kompressionszündung, die Luftzufuhrreinheit (Kompressor) zur Sicherstellung größerer Luftmengen und einen neuen Drucksensor im Zylinder zur Steuerung der gesamten Verbrennung. Im Vergleich zu den komplizierten Strukturen des HCCI-Konzepts verzichtet die Hardware der SPCCI auf unnötige Komplexität.

Kompressionszündung durch lokalen „Feuerball“

Der SPCCI-Mechanismus lässt sich folgendermaßen beschreiben: Der zusätzliche Verdichtungseffekt aus einer kleinen lokalen Verbrennung direkt an der Zündkerze wird genutzt, um den Druck und damit die Temperatur im Zylinder auf ein für eine Kompressionszündung erforderliches finales Niveau zu bringen.

Anders ausgedrückt: Das geometrische Verdichtungsverhältnis wird bis zu einem Wert angehoben, wenn sich das homogene magere Kraftstoff-Luft-Gemisch in der Nähe des oberen Totpunktes an der Grenze zur Selbstzündung durch die Motorkompression befindet. An diesem Punkt liefert ein sich ausdehnender, per Zündkerze ausgelöster lokaler „Feuerball“ den finalen Druckanstieg zur Einleitung der Kompressionszündung. Zündzeitpunkt und Kompressionsdruck sind je nach Fahrbedingungen kontinuierlichen Veränderungen unterworfen. Das SPCCI-System ist in der Lage, den Zündzeitpunkt präzise zu steuern und auf diese Weise Druck und Temperatur im Brennraum permanent zu optimieren.

Zum Modelljahr 2021 konnte das Verdichtungsverhältnis angepasst werden: Statt 16,3:1 beträgt es nun 15,0:1. Möglich wurde dies durch den Einsatz modifizierter Kolben mit einer neuen Kolbenbodenform. Dies verbessert in Verbindung mit einer Neukalibrierung des Motors die Verbrennungssteuerung und sorgt speziell bei hohen Motorlasten für eine effizientere Verbrennung.

Auch die Zündstabilität wird dadurch weiter verbessert, was das ohnehin geringe Risiko unerwarteter Selbstzündungen und zu früher Zündungen aufgrund der variierenden Kraftstoffqualität in unterschiedlichen Märkten weiter minimiert. Im Ergebnis liefert der e-Skyactiv X damit nicht nur mehr Drehmoment, sondern bietet auch mehr Effizienz unter realen Fahrbedingungen.

Durch die permanente Nutzung der Zündkerze kann das System in Drehzahl- und Lastbereichen, in denen eine Kompressionszündung schwierig wäre, nahtlos auf eine Verbrennung mit Fremdzündung wechseln. Damit wird sichergestellt, dass das Verdichtungsverhältnis nicht zu hoch gewählt werden muss und dass dem System zugleich ein einfacherer Aufbau ohne komplizierte Techniken wie eine variable Ventilsteuerung oder ein variables Verdichtungsverhältnis genügt.

Verteilung der Kraftstoffdichte innerhalb des Kraftstoff-Luft-Gemisches

Der e-Skyactiv X steuert die Verteilung des Kraftstoff-Luft-Gemisches, um eine magere Verbrennung zu ermöglichen. Zunächst wird während des Ansaugtaktes ein homogenes mageres Kraftstoff-Luft-Gemisch für eine Kompressionszündung im gesamten Brennraum erzeugt. Dann wird durch Einspritzung im Verdichtungstakt und unter Nutzung von Drallströmungen rund um die Zündkerze lokal ein weniger mageres Gemisch erzeugt – fett genug, um per Zündkerze gezündet werden zu können und die Bildung von Stickoxiden zu minimieren. Mit dieser Technik sorgt SPCCI für eine stabile Verbrennung.

Steuerung des Kraftstoff-Luft-Gemisches

Getrennte Kraftstoffeinspritzung

Ein übliches Problem beim HCCI-Verfahren ist eine unkontrollierte Verbrennung. Diese tritt auf, wenn ein Kraftstoff-Luft-Gemisch über einen längeren Zeitraum hochverdichtet wird. Um das zu vermeiden, nutzt Mazda beim SPCCI eine getrennte Kraftstoffeinspritzung: Ein Teil des Kraftstoffs wird während des Ansaugtaktes eingespritzt, ein Teil während des Verdichtungstaktes.

Zunächst wird Kraftstoff für ein homogenes mageres Gemisch für die magere Verbrennung beim Ansaugen der Luft eingespritzt. Während des Verdichtungstaktes erfolgt dann eine separate Kraftstoff-Einspritzung, die das weniger mageres Gemisch im Bereich der Zündkerze erzeugt.

Ultra-Hochdruck-Einspritzsystem

Um die Verdichtungszeit des Kraftstoff-Luft-Gemisches zu verringern und die Kompressionszündung so effizient wie möglich zu gestalten, muss der Kraftstoff sehr schnell im gesamten Brennraum verteilt werden.

Der e-Skyactiv X verfügt daher über ein System, das den Kraftstoff mit extrem hohem Druck über einen Mehrloch-Injektor in das Zentrum des Brennraums einspritzt. Dadurch wird der Kraftstoff umgehend verdampft und versprüht; gleichzeitig werden Turbulenzen erzeugt, die die Zündstabilität und Geschwindigkeit der Verbrennung erheblich verbessern.

Der extrem hohe Einspritzdruck ermöglicht SPCCI und verhindert trotz des hohen Verdichtungsverhältnisses selbst bei Volllast, wenn der Motor mit Fremdzündung und normalem Kraftstoff-Luft-Verhältnis betrieben wird, eine unkontrollierte Verbrennung. Bei konventionellen Benzinmotoren löst man dies durch die Spätverstellung des Zündzeitpunktes, was aber zu einer Verringerung des Wirkungsgrades führt.

Einführung eines Zylinderdrucksensors

Zusätzlich zu den genannten Technologien, die eine unkontrollierte Verbrennung verhindern, kommt in jedem Zylinder ein neuartiger Drucksensor zum Einsatz, der den Verbrennungsprozess kontinuierlich überwacht und damit eine optimale Verbrennung sicherstellt.

Auf Grundlage der genannten Technologien ermöglicht SPCCI eine Kompressionszündung bis an den Volllastbereich und erlaubt einen sanften Übergang zwischen der SPCCI-gesteuerten Kompressionszündung und der Verbrennung per Fremdzündung.

Das neue Brennverfahren nutzt nicht nur die Zündung per Zündkerze, um damit eine Kontrolle der Kompressionszündung möglich zu machen; vielmehr handelt es sich um ein umfassendes System, das Temperatur und Druck im Zylinder, das erforderliche Kraftstoff-Luft-Gemisch und die Abgasrückführung überwacht.

Anpassungen der Ventilsteuerzeiten

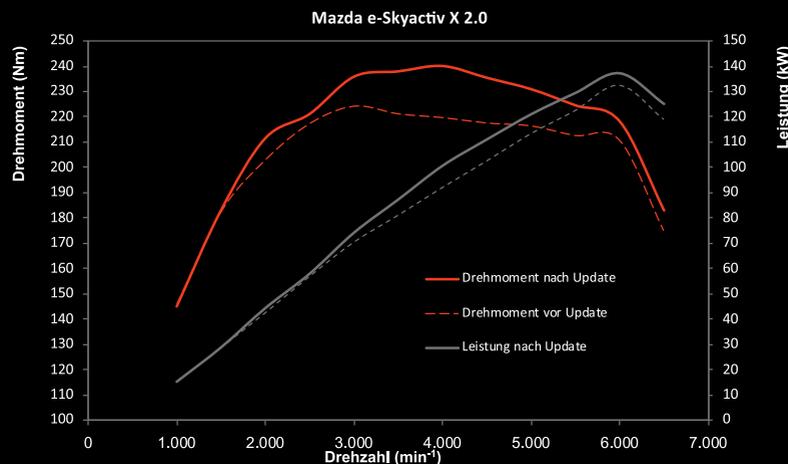
Im Zuge der Weiterentwicklung des Motors wurden durch Modifikationen der Einlassnockenwelle auch die Steuerzeiten der Einlassventile angepasst. Dies sorgt für eine weitere Steigerung des spezifischen Wärmeverhältnisses und führt zu geringeren Pumpverlusten (größere Ventilüberschneidungen, die Gaswechselperluste reduzieren). Im Ergebnis trägt auch dies zur höheren Effizienz des Motors im Alltag bei.

4 | Die Vorteile des e-Skyactiv X

- Direktes Ansprechen ohne Drosselverluste
- Gleichmäßiges Hochdrehen bis in hohe Drehzahlbereiche
- Verbrauch und Emissionen unter Realbedingungen weiter gesenkt

Der einzigartige e-Skyactiv X ist eine neue Art von Verbrennungsmotor, der die Vorteile von Benzin- und Dieselmotoren verbindet, um herausragende Umwelteigenschaften und ausgezeichnete Leistungs- und Beschleunigungseigenschaften zu erreichen. Es ist eine revolutionäre Technologie, die im Streben nach dem perfekten Verbrennungsmotor einen spannenden neuen Abschnitt markiert – und dabei das typische Jinba-Ittai-Fahrerlebnis vermittelt.

Der e-Skyactiv X zeichnet sich im Alltag durch ein exzellentes Ansprechverhalten, begeistern- de Fahreigenschaften mit gleichmäßigem und leichtem Hochdrehen, hohe Laufkultur sowie einen geringen Kraftstoffverbrauch und niedrige Emissionen aus. Im Zuge der technischen Weiterentwicklung konnte die maximale Leistung des Motors um 5 kW/6 PS auf jetzt 137 kW/ 186 PS bei 6.000/min gesteigert werden, das maximale Drehmoment verbesserte sich um 16 Nm auf 240 Nm, die bei 4.000/min freigesetzt werden.



Ausgezeichnetes Ansprechverhalten

Der 2,0 Liter große e-Skyactiv X Vierzylinder liefert über den gesamten Drehzahlbereich mehr Drehmoment als der aktuelle 2,0 Liter e-Skyactiv G. Seinen Maximalwert von 240 Nm erreicht der Motor bei 4.000/min, beeindruckt aber nahezu über das gesamte Drehzahlband mit einer lebhaften, präzisen und frei hochdrehenden Kraftentfaltung. Weil die Drosselklappe überwiegend geöffnet ist, bietet der Motor zudem ein herausragendes Ansprechverhalten und geringe Drosselverluste, wie man sie bei Dieselmotoren findet.

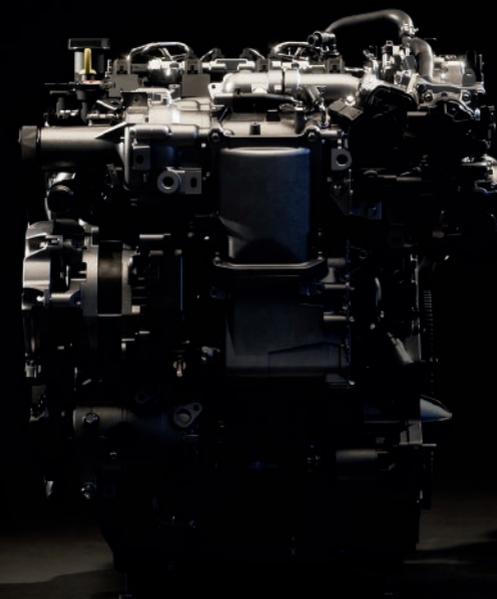
Der hochsteife Antriebsstrang überträgt die Antriebskraft sanft und schnell, Längsschwingungen werden vermieden. Wenn der Fahrer das Gaspedal betätigt, versucht er in Erwartung der Fahrzeugreaktion normalerweise, unbewusst seinen Körper im Gleichgewicht zu halten. Der e-Skyactiv X hingegen reagiert so unmittelbar auf Pedalbewegungen, dass das Gleichgewicht des Fahrers stabil bleibt und sich die Steuerung des Fahrzeugs natürlich und mühelos anfühlt.

Freies und gleichmäßiges Hochdrehen

Mit seiner Drehfreude erinnert der e-Skyactiv X an die Mazda Ikone MX-5. Der Motor dreht so gleichmäßig und leicht bis in hohe Drehzahlbereiche wie ein klassischer Benzinmotor. Bei 6.000/min erreicht das Triebwerk die maximale Leistung von 137 kW/186 PS. Das Gefühl des freien und gleichmäßigen Hochdrehens basiert auf einer harmonischen Wahrnehmung von Beschleunigung und Motorsound. Die spezielle Kapselstruktur des Motorraums verstärkt den Sound und passt ihn der Beschleunigung des Fahrzeugs an. Die Kapselstruktur hält zudem den Motor warm, was zur Kraftstoffeffizienz in der Praxis beiträgt.

Insbesondere die Leistungsentfaltung und Beschleunigung konnten durch die jüngste Weiterentwicklung des Motors weiter optimiert werden. Verbessert wurden dabei vor allem Ansprechverhalten und Beschleunigung aus unteren Drehzahlen unter Teillast in den Gängen eins bis fünf.

Dies macht sich in zahlreichen alltäglichen Fahrsituationen bezahlt, wie beispielsweise beim Beschleunigen von 30 auf 80 km/h im dritten Gang, um zu überholen, sich in den fließenden Verkehr einzufädeln, oder nach dem Verlassen eines Kreisverkehrs. Weitere Vorteile zeigen sich beim Anfahren im ersten Gang sowie beim Beschleunigen nach dem Herunterschalten, speziell aus dem sechsten in den fünften Gang bei höherem Tempo.



5 | Mazda M Hybrid

Bei den Varianten mit manuellem Getriebe wurde der sechste Gang etwas länger übersetzt, was den Verbrauch zum Beispiel beim Fahren mit konstanter Geschwindigkeit in diesem Gang weiter reduziert. Durch das vergrößerte Motordrehmoment steht im sechsten Gang dennoch die gleiche Beschleunigungskraft zur Verfügung.

Antriebskultur

Der riemengetriebene integrierte Starter-Generator (B-ISG) des Mazda M Hybrid Systems hebt die Drehzahl höher an als ein herkömmlicher Anlasser und ermöglicht damit einen leisen und schnellen Neustart des Motors. Wenn der Motorwiderstand gering ist und beim Hochschalten die Drehzahl nicht genügend sinkt, können leicht Schaltschläge auftreten. Der B-ISG sorgt für ein schnelles Absenken und Anpassen der Motordrehzahl an die nächste Übersetzung, um ein ruckfreies Schalten zu ermöglichen. Die engen Abstufungen des Sechsgang-Schaltgetriebes Skyactiv-M/T tragen ebenfalls zu schnellen und sanften Gangwechseln bei.

Beim Sechsstufen-Automatikgetriebe Skyactiv-Drive wurde das Herunterschalten beschleunigt; auch dies sorgt für geschmeidige und zügige Wechsel der Schaltstufen. Zugunsten eines hohen Schaltkomforts wurden hier auch die Beschleunigungsraten vor und nach dem Gangwechsel neu abgestimmt.

Geringerer Kraftstoffverbrauch und weniger Emissionen

Die Technik des e-Skyactiv X sorgt dafür, dass der Motor in großen Betriebsbereichen und vielen unterschiedlichen Fahrscenarien ausgezeichnete Verbrauchswerte liefert, darunter auch im Stadtverkehr sowie im Langstreckeneinsatz auf der Autobahn.

Durch die Weiterentwicklung der SPCCI-Technologie läuft der Motor in noch mehr Fahrscenarien effizienter als bisher – insbesondere beim Beschleunigen, ohne dass dabei die Beschleunigungsleistung an sich beeinträchtigt wird. Insgesamt ist der Motor speziell im mittleren und höheren Lastbereich noch sparsamer geworden. Die im WLTP-Zyklus gemessenen Werte sind um bis zu 0,5 Liter je 100 km gesunken, was einem Rückgang der CO₂-Emissionen um bis zu 12 g/km entspricht.

Durch die vergleichsweise niedrige Verbrennungstemperatur bei der Kompressionszündung eines homogenen mageren Kraftstoff-Luft-Gemisches entstehen signifikant weniger Stickoxide (NO_x) als bei der Kompressionszündung in Dieselmotoren. Durch eine spezielle Abgasrückführung werden die NO_x-Rohemissionen weiter abgesenkt. Eine besondere NO_x-Abgasnachbehandlung ist beim e-Skyactiv X Motor daher nicht erforderlich.

Schadstoffe wie Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC) werden von einem Katalysator in unschädliche Verbindungen umgewandelt. Zusätzlich filtert ein Partikelfilter die Abgase und minimiert damit den Eintrag von Verunreinigungen in den Ansaugtrakt über zurückgeführtes Abgas. Der e-Skyactiv X Motor erfüllt im Mazda3 und im Mazda CX-30 die aktuell anspruchsvollste Abgasnorm Euro 6d, die eine Messung der Schadstoffemissionen im Realbetrieb (RDE) beinhaltet. Der Motor wird idealerweise mit Superbenzin E10 (ROZ 95) betrieben, kann aber auch Super E5 (ROZ 95) verbrennen.

- Versorgt elektrische Bordsysteme und unterstützt beim Beschleunigen
- Optimierte Fahreigenschaften und steigert das Fahrvergnügen
- Serienmäßig für die Skyactiv Benziner im Mazda3 und Mazda CX-30

Die Skyactiv Benzinmotoren des Mazda3 und des Mazda CX-30 sind serienmäßig mit dem Hybrid-System Mazda M Hybrid ausgestattet. Es nutzt die beim Verzögern gewonnene Energie, um den Verbrennungsmotor beim Beschleunigen zu unterstützen und Kraftstoff zu sparen.

Ein riemengetriebener integrierter Starter-Generator (B-ISG) wandelt die beim Verzögern des Fahrzeugs freigesetzte kinetische Energie in Elektrizität um. Diese wird in einer 24-Volt-Lithium-Ionen-Batterie gespeichert. Die rekuperierte elektrische Energie versorgt zum einen über einen 24V/12V-Gleichstromwandler die elektrischen Verbraucher an Bord und entlastet damit den Verbrennungsmotor von dieser Aufgabe. Zum anderen wird beim Beschleunigen der B-ISG mit elektrischer Energie versorgt und unterstützt so direkt den Verbrennungsmotor mit maximal 4,8 kW.

Außerdem liefert der B-ISG dem i-stop System die benötigte Energie für den Anlassvorgang nach einem automatischen Motorstopp bei betriebswarmem Motor. Der Fahrer profitiert von einem niedrigeren Realverbrauch sowie einem gleichmäßigeren und komfortablen Fahrerlebnis.

Die Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 0,216 kWh befindet sich zwischen den Achsen im Unterboden, um das Platzangebot im Innenraum nicht zu beeinträchtigen. Zugleich trägt diese Anordnung zu einer optimalen Gewichtsverteilung und zur Unfallsicherheit bei.

Das kompakte Mazda M Hybrid System verbessert nicht nur die Effizienz des Motors, sondern auch die Fahreigenschaften. Die Übergänge beim Anfahren, Beschleunigen oder Anhalten erfolgen gleichmäßig und natürlich. Da beim Hybridsystem ein Teil des Drehmoments, das normalerweise der Verbrennungsmotor abgibt, durch den Elektromotor übernommen wird, ermöglicht es die gleiche Beschleunigung bei weniger Kraftstoffverbrauch. Damit verbindet das System die Vorzüge der Mild Hybrid Technik mit uneingeschränktem Fahrspaß.

Durch eine Aktualisierung der Software spricht die Drehmomentsteuerung Mazda M Hybrid jetzt noch schneller an, um je nach aktuellem Bedarf das Drehmoment zu erhöhen oder zu reduzieren – zum Beispiel wenn sich die Luftzufuhrreinheit des Motors einschaltet, um ausreichend Luft für ein mageres Kraftstoff-Luft-Gemisch bereitzustellen. Mit Hilfe schneller Drehmomentreaktionen kann die Drehmomentkurve in solchen Fällen geglättet werden. Im Ergebnis beschleunigt der Motor dadurch noch gleichmäßiger und sanfter.

6 | Mazda3 2021 – Auf einen Blick

- Weiterentwickelte Interpretation des Kodo Designs
- Komfort, Bedienung und Sicherheit umfassend verbessert
- Modifizierter e-Skyactiv X noch lebhafter und effizienter

Nach drei Modellgenerationen und weltweit mehr als sechs Millionen verkauften Einheiten – davon über eine Million in Europa – hat die Neuauflage des Kompaktmodells eine neue Mazda Ära eingeleitet. Als Kernmodell des Mazda Portfolios stecken im Mazda3 die jüngsten Fortschritte in der Fahrzeugentwicklung und Produktion des japanischen Herstellers.

Das kunstvoll weiterentwickelte Kodo Design verzichtet auf alle überflüssigen Elemente – und bringt damit das Wesen der japanischen Ästhetik zum Ausdruck. Die klaren Linien prägen sowohl das Außen- als auch das Innendesign. Die beiden Karosserievarianten zeichnen sich dabei durch eigenständige Persönlichkeiten aus: auf der einen Seite der Mazda3 als energie-geladener und emotionaler Fünftürer – zusätzlich betont durch die Sonderfarbe Polymetal Grau Metallic –, auf der anderen Seite der viertürige Mazda3 Fastback mit elegantem Limousinen-Design.

Auch im Innenraum haben die Designer das „Weniger ist mehr“-Ideal des Außendesigns umgesetzt. Die symmetrische Cockpit-Gestaltung rückt den Fahrer ins Zentrum und erlaubt eine intuitive und komfortable Steuerung. Die Sitzgestaltung und das Layout der Mittel-konsole tragen dazu bei, dass der Fahrer jederzeit eine natürliche, bequeme und ermüdungs-freie Sitzposition bewahren kann.

Der Fahrer wird über ein 7-Zoll-TFT-Display im Kombiinstrument und einen 8,8-Zoll-Monitor auf dem Armaturenräger mit allen wichtigen Informationen versorgt. Die aktuelle Geschwin-digkeit und Routenhinweise des serienmäßigen Navigationssystems werden darüber hinaus mit dem ebenfalls serienmäßigen Head-up Display auf die Windschutzscheibe projiziert. Auch das weiterentwickelte Konnektivitätssystem Mazda Connect mit optimierter Sprach-erkennung ist in allen Varianten serienmäßig an Bord.

Unter der Motorhaube kommen erstmals Technologien zum Einsatz, die Mazda im Rahmen seines langfristigen Nachhaltigkeitsprogramms „Zoom-Zoom 2030“ entwickelt – allen voran der innovative e-Skyactiv X Motor. Mit Hilfe des neuartigen Brennverfahrens SPCCI (Spark Controlled Compression Ignition) ist es Mazda gelungen, einen Benzinmotor zu entwickeln, der über weite Betriebsbereiche mit der von Dieselmotoren bekannten Kompressions-zündung arbeitet. Dadurch vereint der e-Skyactiv X die Drehfreude und Umwelteigenschaften von Benzinmotoren mit der Wirtschaftlichkeit von Dieselmotoren.

Zum Modelljahr 2021 hat Mazda den innovativen Motor umfassend weiterentwickelt. Optimierungen am Brennverfahren, am Verdichtungsverhältnis, der Nockenwelle, den Kolben und an den Steuerzeiten der Einlassventile sorgen für eine noch bessere Leistungsentfaltung vor allem in mittleren und höheren Drehzahlen, was sich in einer Vielzahl alltäglicher Fahr-situationen bezahlt macht – beispielsweise beim Überholen oder beim Einfädeln in den fließenden Autobahnverkehr.

Die maximale Leistung des Motors ist im Zuge der Überarbeitung um 5 kW/6 PS auf 137 kW/186 PS bei 6.000/min gestiegen, das maximale Drehmoment beträgt jetzt 240 Nm (+ 16 Nm) und wird bei 4.000/min erreicht. Zugleich konnte die Effizienz des Triebwerks speziell unter realen Fahrbedingungen weiter verbessert werden. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch nach WLTP liegt jetzt bei 6,5-5,0 Litern je 100 km, die CO₂-Emissionen belaufen sich auf 146-114 g/km (NEFZ-Verbrauch: 5,5-4,5 l/100 km, CO₂-Emissionen: 126-101 g/km). Zum Modelljahr 2021 konnten Verbrauch und CO₂-Emissionen um bis zu 0,5 Liter je 100 km bzw. 12 g/km gesenkt werden (nach WLTP).

	Modelljahr 2019 WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)/WLTP CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	Modelljahr 2021 WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)/WLTP CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)
Mazda3:		
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid FWD M/T	5,5-5,8/125-131	5,2-5,3/118-121
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid FWD A/T	6,3/142	5,8-6,0/133-137
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid AWD M/T	6,2/142	6,0/135
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid AWD A/T	6,9/157	6,5/146
Mazda3 Fastback:		
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid FWD M/T	5,4-5,6/122-127	5,0-5,1/114-117
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid FWD A/T	6,2/142	5,7-5,9/130-135

Darüber hinaus bietet Mazda einen weiterentwickelten 2,0-Liter e-Skyactiv G Benzinmotor in zwei Leistungsstufen mit 90 kW/122 PS und 110 kW/150 PS (WLTP-Verbrauch: 6,1-5,5 l/100 km, CO₂-Emissionen: 140-124 g/km; NEFZ-Verbrauch: 5,6-5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen: 127-111 g/km) an, die beide mit Zylinderabschaltung arbeiten.

Alle Triebwerke lassen sich wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder der Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatik kombinieren. In Verbindung mit dem e-Skyactiv X Motor ist außerdem das weiterentwickelte Allradsystem i-Activ AWD erhältlich. Der Mazda3 ist serienmäßig mit dem Mazda M Hybrid System ausgerüstet und erfüllt die Euro-6d-Abgasnorm.

Mehr Fahrvergnügen, weniger Ermüdung: Unter dem Begriff Skyactiv-Vehicle Architecture hat Mazda Sitze, Karosserie und Fahrwerk des Mazda3 neu entwickelt – mit dem Ziel, das Autofahren natürlicher und weniger belastend zu machen. Die umfangreiche Geräusch-dämmung und das geringe Vibrationsniveau machen das hochwertige Fahrerlebnis komplett, während die Assistenzsysteme ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit bieten. Erstmals verfügbar sind ein Aufmerksamkeitsassistent, eine Querverkehrsassistenzfunktion nach vorne (FCTA) und eine erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS), die das Fahren in zählfließendem Autobahn-verkehr durch selbstständiges Beschleunigen, Bremsen und Lenken erleichtert.



DER MAZDA3 – AUF EINEN BLICK

Design

- Weiterentwickelte Interpretation der Designsprache Kodo – Soul of Motion im Stile japanischer Ästhetik
- Zwei eigenständige Persönlichkeiten: sportlicher, emotionaler Mazda3 mit fünf Türen und eleganter Mazda3 Fastback mit vier Türen
- Markante Proportionen mit langer und flacher Frontpartie, kunstvollen Seiten und verkleinertem Abstand zwischen Radhäusern und Rädern
- Exklusive Sonderfarbe Polymetal Grau Metallic für den Mazda3 Fünftürer
- Symmetrie, Funktionalität und Komfort: Cockpit-Layout fördert entspanntes Fahren
- Neue Materialien im Innenraum heben Qualitätseindruck auf Premium-Niveau
- Optionale Lederausstattung in Schwarz sowie in exklusivem Burgunderrot für den Mazda3 Fünftürer (nur in Verbindung mit e-Skyactiv X)

Funktionalität und Bedienung

- Verbessertes Cockpit- und Sitzdesign gewährleistet eine natürliche und entspannte Sitzposition für Fahrer aller Körpergrößen
- Neu gestaltete Mittelkonsole bietet leichteren Zugang zu Schalthebel, Multi Commander und Getränkehalter
- Längsverstellbereich des Lenkrads auf 70 mm erweitert
- Optimierte A-Säulen-Form und Scheibenwischerfunktion verbessern Sicht und Sicherheit
- Leicht ablesbares 7-Zoll-TFT-Fahrer-Display im Kombiinstrument
- Vereinheitlichte Anmutung und Bedienung von Displays, Warnungen, Schaltern und Multi Commander
- Weiterentwickeltes Konnektivitätssystem Mazda Connect mit 8,8-Zoll-Bildschirm, verbesserter Sprachsteuerung, aktualisiertem Navigationssystem und neuer digitaler Bedienungsanleitung
- Standard-Audiosystem: Drei-Wege-Layout mit Woofern an den Seiten im Bereich der A-Säulen verbessert Geräuschverhalten
- Optionales BOSE® Sound-System mit zwölf Lautsprechern bietet herausragende Soundqualität

Antriebe und Fahrdynamik

- Erstes Serienmodell mit dem innovativen e-Skyactiv X Motor, dem ersten Benzinmotor mit Kompressionszündung
- Antriebsprogramm:
 - 2,0-Liter e-Skyactiv G Benzinmotor (90 kW/122 PS) mit Mazda M Hybrid und Zylinderabschaltung (WLTP-Verbrauch: 6,1-5,5 l/100 km, CO₂-Emissionen: 140-124 g/km; NEFZ-Verbrauch: 5,6-5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen: 127-111 g/km)
 - 2,0-Liter e-Skyactiv G Benzinmotor (110 kW/150 PS) mit Mazda M Hybrid und Zylinderabschaltung (WLTP-Verbrauch: 6,1-5,5 l/100 km, CO₂-Emissionen: 140-124 g/km; NEFZ-Verbrauch: 5,6-5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen: 127-111 g/km)
 - 2,0-Liter e-Skyactiv X Benzinmotor (137 kW/186 PS) mit Mazda M Hybrid (WLTP-Verbrauch: 6,5-5,0 l/100 km, CO₂-Emissionen: 146-114 g/km; NEFZ-Verbrauch: 5,5-4,5 l/100 km; CO₂-Emissionen: 126-101 g/km)
- Serienmäßiges Mazda M Hybrid System unterstützt beim Beschleunigen und senkt Kraftstoffverbrauch
- Weiterentwickelte Fahrdynamik-Regelung G-Vectoring Control Plus (GVC Plus) mit Bremseingriff für mehr Stabilität und Grip
- i-Activ AWD Allradsystem mit aktiver Drehmomentverteilung für Mazda3 Fünftürer mit e-Skyactiv X verfügbar
- Die Skyactiv-Vehicle Architecture steigert den Fahrkomfort:
 - Multi-direktionale Ringstrukturen in der Karosserie erhöhen die Steifigkeit und verbessern den Energietransfer
 - Überarbeitete Fahrwerksgeometrie gibt Fahrbahn-Feedback gleichmäßiger weiter
 - Modifikationen des Bremspedals steigern Kontrolle und Komfort
 - Neu gestaltete Sitze unterstützen das Becken und bewahren natürliche S-Form der Wirbelsäule
 - Strukturelle Anpassungen reduzieren Vibrationen und Fahrbahngeräusche

Sicherheit

- Hochmoderne Sicherheitsausstattung mit zahlreichen unterstützenden Funktionen
- Aufmerksamkeitsassistent erkennt Anzeichen für Müdigkeit und Ablenkung
- Frontüberwachung (FCTA) erkennt den Querverkehr und schützt vor Unfällen an unübersichtlichen Kreuzungen
- Querverkehrsüberwachung am Heck (RCTB) kann in Verbindung mit RCTB-System eine autonome Bremsung durchführen
- Erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS) beschleunigt, bremst und lenkt im dichten Autobahnverkehr
- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA) verhindert unbeabsichtigtes Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung
- 360° Monitor zeigt direkte Fahrzeugumgebung auf dem Bildschirm an und vereinfacht damit Einparken und Rangieren
- Aktualisiertes Matrix LED-Lichtsystem (ALH)
- Hoher Anteil ultra-hochfester Stähle mit bis zu 1.310 MPa Zugfestigkeit sorgt für hohe Karosseriesteifigkeit bei geringem Gewicht
- Vordersitze schützen bei einem Unfall vor Halswirbelverletzungen
- Knie-Airbag für den Fahrer und überarbeitetes Gurt-Design
- Energieabsorbierende Struktur der Motorhaube senkt Verletzungsrisiko für Fußgänger

Mazda3

e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID

Grundpreis	€ 26.490,- 22.260,50
Aufpreis für Skyactiv-Drive	€ 2.000,- 1.680,67

e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID AWD (Allrad)

Enthält: Selection Ausstattung, Premium-Paket, Design-Paket und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Schwarz

Grundpreis	€ 33.440,- 28.100,84
Aufpreis für Skyactiv-Drive	€ 2.000,- 1.680,67
inkl. 19% MwSt. exkl. 19% MwSt.	

Serienausstattung:

Sicherheit

- Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Stauassistentenfunktion¹⁾ (MRCC)
- Ausparkhilfe (RCTA)
- Elektrische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion
- i-stop: intelligentes Motor Stopp-/Start-System
- Notbremsassistent (SBS) mit Fußgänger- und Radfahrererkennung
- Spurwechselassistent Plus (BSM)
- Verkehrszeichenerkennung (TSR)

Exterieur

- 16-Zoll-Leichtmetallfelgen in Silber
- Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar
- Dachheckspoiler und Frontgrill in Schwarz glänzend
- Einparkhilfe, hinten
- Licht- und Regensensor
- Voll-LED-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung

Interieur

- 3-Speichen-Sport-Lederlenkrad
- Dachhimmel in Schwarz
- Elektrische Fensterheber vorne und hinten, mit Komfortfunktion
- i-Activ Display im zentralen Rundinstrument
- Klimaanlage
- Sitzbezüge Stoff in Schwarz

Konnektivität

- Advanced Head-up Display
- Apple CarPlay™ und Android Auto™
- Mazda Audio-System mit USB-Anschluss und Digitalradio (DAB+) und 8 Lautsprechern
- Mazda SD-Navigationssystem
- Mazda Connect mit 8,8-Zoll-Display

Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen der Mazda Motors (Deutschland) GmbH ab Auslieferungslager in Euro zuzüglich Überführungskosten.

¹⁾ Stauassistentenfunktion nur in Verbindung mit Skyactiv-Drive Automatikgetriebe verfügbar.

Lackierungen

Metallic-Lackierung	€ 600,- 504,20
Polymetal Grau und Matrixgrau Metallic	€ 790,- 663,87
Magmarot Metallic	€ 950,- 798,32

Mazda3 Selection – Zusätzliche Ausstattung:

• 18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Grau mit 215/45 R18 Bereifung	• Lenkradheizung
• Klimatisierungsautomatik, für Fahrer und Beifahrer getrennt regelbar	• LogIn – schlüsselloses Zugangssystem
• Außenspiegel automatisch abblendend (Fahrerseite)	• Rückfahrkamera
• Einparkhilfe, vorne	• Sitzheizung vorne
• Enteisfunktion für Scheibenwischer	
• Innenspiegel automatisch abblendend	
	€ 28.290,- 23.773,11
	Aufpreis für Skyactiv-Drive Automatikgetriebe
	€ 2.000,- 1.680,67

Optionen (nur in Verbindung mit Mazda3 Selection)

Lederausstattung

• Außenspiegelabsenkung beim Rückwärtsfahren	Schwarz	€1.800,- 1.512,61
• Elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion für Fahrersitz, Head-up Display und Außenspiegel	Burgunderrot	€2.000,- 1.680,67
• Lendenwirbelstütze für den Fahrer		

18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Schwarz

• 18-Zoll-Leichtmetallfelgen mit 215/45 R18 Bereifung im sportlich-eleganten Kodo Design	€ 200,- 168,07
--	--------------------------

Premium-Paket

• 360° Monitor	• Erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS)
• Aufmerksamkeitsassistent (DM)	• Frontüberwachung (FCTA)
• Ausparkhilfe mit Notbremsassistent für den hinteren Querverkehr (SBS-RC)	• Notbremsassistent, hinten (SBS-R)
• BOSE® Surround-Sound-System mit 12 Lautsprechern	
	€ 1.950,- 1.638,66

Design-Paket

• A/B-Säulenverkleidung mit Hochglanzfinish	• Matrix LED-Lichtsystem, mit 40 Lichtsegmenten
• Chromapplikationen am Lenkrad, Startknopf und Handschuhfach	• Schaltwippen am Lenkrad (für Skyactiv-Drive)
• Seitenscheiben hinten abgedunkelt	
• LED-Lichtsignatur und -Tagfahrlicht	
• Rahmenloser Innenspiegel	
	€ 1.000,- 840,34

Mazda3 Fastback

e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID

Grundpreis	€ 26.990,- 22.680,67
Aufpreis für Skyactiv-Drive	€ 2.000,- 1.680,67

Serienausstattung:

Sicherheit

- Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Stauassistentenfunktion¹⁾ (MRCC)
- Ausparkhilfe (RCTA)
- Elektrische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion
- i-stop: intelligentes Motor Stopp-/Start-System
- Notbremsassistent (SBS) mit Fußgänger- und Radfahrererkennung
- Spurwechselassistent Plus (BSM)
- Verkehrszeichenerkennung (TSR)

Interieur

- 3-Speichen-Sport-Lederlenkrad
- Dachhimmel in Grau
- Elektrische Fensterheber vorne und hinten, mit Komfortfunktion
- i-Activ Display im zentralen Rundinstrument
- Klimaanlage
- Sitzbezüge Stoff in Schwarz

Exterieur

- 16-Zoll-Leichtmetallfelgen in Silber
- Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar
- Frontgrill in Schwarz glänzend
- Einparkhilfe, hinten
- Licht- und Regensensor
- Voll-LED-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung

Konnektivität

- Advanced Head-up Display
- Apple CarPlay™ und Android Auto™
- Mazda Audio-System mit USB-Anschluss und Digitalradio (DAB+) und 8 Lautsprechern
- Mazda SD-Navigationssystem
- Mazda Connect mit 8,8-Zoll-Display

Lackierungen

Metallic-Lackierung	€ 600,- 504,20
Polymetal Grau und Matrixgrau Metallic	€ 790,- 663,87
Magmarot Metallic	€ 950,- 798,32

Mazda3 Selection – Zusätzliche Ausstattung:

<ul style="list-style-type: none">• 18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Silbergrau mit Hochglanzfinish mit 215/45 R18 Bereifung• Klimatisierungsautomatik, für Fahrer und Beifahrer getrennt regelbar• Außenspiegel automatisch abblendend (Fahrerseite)• Einparkhilfe, vorne• Enteiserfunktion für Scheibenwischer• Innenspiegel automatisch abblendend	<ul style="list-style-type: none">• Lenkradheizung• LogIn – schlüsselloses Zugangssystem• Rückfahrkamera• Sitzheizung vorne	€ 28.990,- 24.361,34
Aufpreis für Skyactiv-Drive Automatikgetriebe		€ 2.000,- 1.680,67

Optionen (nur in Verbindung mit Mazda3 Selection)

Lederausstattung

<ul style="list-style-type: none">• Außenspiegelabsenkung beim Rückwärtsfahren• Elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion für Fahrersitz, Head-up Display und Außenspiegel• Lendenwirbelstütze für den Fahrer	Schwarz	€1.800,- 1.512,61
	Pure-White	€2.000,- 1.680,67

Premium-Paket

<ul style="list-style-type: none">• 360° Monitor• Aufmerksamkeitsassistent (DM)• Ausparkhilfe mit Notbremsassistent für den hinteren Querverkehr (SBS-RC)• BOSE® Surround-Sound-System mit 12 Lautsprechern	<ul style="list-style-type: none">• Erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS)• Frontüberwachung (FCTA)• Notbremsassistent, hinten (SBS-R)	€ 1.950,- 1.638,66
--	--	-----------------------

Design-Paket

<ul style="list-style-type: none">• A/B-Säulenverkleidung mit Hochglanzfinish• Chromapplikationen am Lenkrad, Startknopf und Handschuhfach• Seitenscheiben hinten abgedunkelt• LED-Lichtsignatur und -Tagfahrlicht• Rahmenloser Innenspiegel	<ul style="list-style-type: none">• Matrix LED-Lichtsystem, mit 40 Lichtsegmenten• Schaltwippen am Lenkrad (für Skyactiv-Drive)	€ 1.000,- 840,34
--	--	---------------------

Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen der Mazda Motors (Deutschland) GmbH ab Auslieferungslager in Euro zuzüglich Überführungskosten.

¹⁾ Stauassistentenfunktion nur in Verbindung mit Skyactiv-Drive Automatikgetriebe verfügbar.

Technische Daten Mazda3		
	Mazda3 e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID	Mazda3 e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID AWD
Karosserieart	Schrägheck, selbsttragende Skyactiv-Body Ganzstahl-Karosserie mit vier Türen und Heckklappe	
Verfügbare Ausstattungen	Mazda3, Mazda3 Selection	Mazda3 Selection
Anzahl Sitzplätze	5	5
Verbrennungsmotor	Vorne quer eingebauter 4-Takt Ottomotor Skyactiv-X mit SPCCI-Kompressionszündung, mechanischer Kompressor, Zylinderkopf und Motorblock aus Aluminium-Legierung, integriertes Stopp-/Start-System i-stop	
Elektrische Unterstützung	24-Volt Mazda M Hybrid System mit riemengetriebenen ISG (max. 4,8kW/60 Nm), Li-Ion-Batterie (0,216kWh)	
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe	4 in Reihe
Hubraum (cm³)	1.998	1.998
Bohrung x Hub (mm)	83,5 x 91,2	83,5 x 91,2
Leistung (kW/PS)	137 / 186	137 / 186
Bei 1/min	6.000	6.000
Max. Drehmoment (Nm)	240	240
Bei 1/min	4.000	4.000
Verdichtungsverhältnis	15,0:1	15,0:1
Gemischaubereitung	Direkteinspritzung mit Mehrloch-Injektoren, maximaler Einspritzdruck 700 bar, ein Drucksensor pro Zylinder, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder	
Ventilsteuerung	Zwei oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel betätigt, variable Regelung der Einlass- und Auslasssteuerzeiten (Dual S-VT)	
Abgas-Reinigungssystem	Geregelter Dreibege-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, Otto-Partikel-Filter, OBD-System	
Vorderradaufhängung	Skyactiv-Chassis mit unteren Dreieck-Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Querstabilisator (Ø 24 mm)	
Hinterradaufhängung	Skyactiv-Chassis mit Verbundlenker-Hinterachse, Querstabilisierung über Torsionsprofil	
Getriebeart	Skyactiv-M/T Sechsgang-Schaltgetriebe (Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatikgetriebe)	
Getriebeübersetzung	I. = 3,272 (3,552)	I. = 3,272 (3,552)
	II. = 1,947 (2,022)	II. = 1,947 (2,022)
	III. = 1,379 (1,347)	III. = 1,379 (1,347)
	IV. = 1,090 (1,000)	IV. = 1,090 (1,000)
	V. = 0,880 (0,745)	V. = 0,880 (0,745)
	VI. = 0,645(0,599)	VI. = 0,645 (0,599)
	R. = 3,385 (3,052)	R. = 3,385 (3,052)
Achsübersetzung	3,850 (4,367)	3,850 (4,367)
Antrieb	Frontantrieb	Allradantrieb i-Activ AWD mit schlupfunabhängiger aktiver Drehmomentverteilung über elektronisch geregelte Lamellen-Ölbadkupplung
Kupplungsart, -betätigung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulische Betätigung (hydraulischer Drehmoment-Wandler mit Mehrscheiben-Überbrückungskupplung)	
Felgenreiße	6,5 J x 16 7,0 J x 18 (Selection und A/T)	7,0 J x 18
Reifenreihe	205/60 R16 92V 215/45 R18 89W (Selection und A/T)	215/45 R18 89W
Bremssystem	Hydraulisches Zweikreisbremssystem mit elektronisch geregelter Bremskraft, elektronischer Bremsassistent, elektronisches ABS vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen	
Bremsscheibendurchmesser	Ø 295 mm vorne Ø 265 mm hinten	Ø 295 mm vorne Ø 265 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrischer Servounterstützung	
Lenkübersetzung	15,6	15,6
Wendekreisdurchmesser (m)	11,4	11,4
Länge (mm)	4.460	4.460
Breite (mm)	1.795	1.795
Breite mit Außenspiegeln (mm)	2.028	2.028

Höhe (mm)	1.435	1.435
Radstand (mm)	2.725	2.725
Spurweite vorne/hinten (mm)	1.570/1.580	1.570/1.580
Bodenfreiheit (mm)	135	135
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	358	358
Kofferrauminhalt bei umgeklappten Rücksitzen bis Dachhöhe nach VDA-Norm (l)	1.026	1.026
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1.941 (1.963)	1.992 (2.019)
Zul. Achslast vorne/hinten (kg)	1.052/889 (1.074/889)	1.065/925 (1.094/925)
Leergewicht¹ (kg)	1.395 (1.424)	1.451 (1.484)
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.320 (1.349)	1.376 (1.409)
Zuladung (kg)	621 (614)	616 (610)
Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	1.300	1.300
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	1.300	1.300
Anhängelast ungebremst (kg)	600	600
Max. Stützlast (kg)	75	75
Max. Dachlast (kg)	75	75
Tankinhalt (l)	51	48
Kraftstoffart	Super nach DIN EN 228 ROZ 95 oder Super E10 E DIN 51 626-1 ROZ 95	
NEFZ-Kraftstoffverbrauch nach (EU) 1153/2017		
Innerorts	5,6 (6,3)	6,0-5,9 (6,3)
Außerorts	4,2 (4,8-4,7)	4,6-4,5 (5,1)
Kombiniert	4,7 (5,3-5,2)	5,1-5,0 (5,5)
CO₂-Emission kombiniert (g/km)	106-105 (120-119)	116-114 (126-124)
CO₂-Effizienzklasse²	A+ (A)	A+ (A)
WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	5,3-5,2 (6,0-5,8)	6,0 (6,5)
WLTP CO₂-Emission kombiniert (g/km)	121-118 (137-133)	135 (146)
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	8,1 (8,5)	8,1 (8,4)
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	216 (216)	210 (210)
Fahrgeräusch (dB(A))	65	65
Standgeräusch (dB(A))/bei min¹	72,0 bei 3.200/min	70,8 bei 3.200/min
Luftwiderstandsbeiwert c _w	Liegt nicht vor	Liegt nicht vor
Stirnfläche A (m²)	Liegt nicht vor	Liegt nicht vor
Wartungsdienst	Alle 20.000 km oder alle 12 Monate	
Garantien	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeuggarantie - Durchrostungsgarantie - Lackgarantie - Mobilitätsgarantie 	
Typklassen		
Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko	17/24/26	17/24/26

¹ Leergewicht mind. nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln.

² CO₂-Effizienz auf Grundlage der gemessenen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs.

Werte in Klammern für Version mit Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatikgetriebe (A/T).

Technische Daten Mazda3 Fastback	
	Mazda3 Fastback e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID
Karosserieart	Stufenheck, selbsttragende Skyactiv-Body Ganzstahl-Karosserie mit vier Türen
Verfügbare Ausstattungen	Mazda3, Mazda3 Selection
Anzahl Sitzplätze	5
Verbrennungsmotor	Vorne quer eingebauter 4-Takt Ottomotor Skyactiv-X mit SPCCI-Kompressionszündung, mechanischer Kompressor, Zylinderkopf und Motorblock aus Aluminium-Legierung, integriertes Stopp-/Start-System i-stop
Elektrische Unterstützung	24-Volt Mazda M Hybrid System mit riemengetriebenen ISG (max. 4,8kW/60 Nm), Li-Ion-Batterie (0,216 kWh)
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe
Hubraum (cm ³)	1.998
Bohrung x Hub (mm)	83,5 x 91,2
Leistung (kW/PS)	137 / 186
Bei 1/min	6.000
Max. Drehmoment (Nm)	240
Bei 1/min	4.000
Verdichtungsverhältnis	15,0:1
Gemischaubereitung	Direkteinspritzung mit Mehrloch-Injektoren, maximaler Einspritzdruck 700 bar, ein Drucksensor pro Zylinder, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder
Ventilsteuerung	Zwei oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel betätigt, variable Regelung der Einlass- und Auslasssteuerzeiten (Dual S-VT)
Abgas-Reinigungssystem	Geregelter Dreiwege-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, Otto-Partikel-Filter, OBD-System
Vorderradaufhängung	Skyactiv-Chassis mit unteren Dreieck-Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Querstabilisator (Ø 24 mm)
Hinterradaufhängung	Skyactiv-Chassis mit Verbundlenker-Hinterachse, Querstabilisierung über Torsionsprofil
Getriebeart	Skyactiv-M/T Sechsgang-Schaltgetriebe (Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatikgetriebe)
Getriebeübersetzung	I. = 3,272 (3,552)
	II. = 1,947 (2,022)
	III. = 1,379 (1,347)
	IV. = 1,090 (1,000)
	V. = 0,880 (0,745)
	VI. = 0,645 (0,599)
	R. = 3,385 (3,052)
Achsübersetzung	3,850 (4,367)
Antrieb	Frontantrieb
Kupplungsart, -betätigung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulische Betätigung (hydraulischer Drehmoment-Wandler mit Mehrscheiben-Überbrückungskupplung)
Felgenreiße	6,5 J x 16 7,0 J x 18 (Selection und A/T)
Reifengröße	205/60 R16 92V 215/45 R18 89W (Selection und A/T)
Bremssystem	Hydraulisches Zweikreisbremssystem mit elektronisch geregelter Bremskraft, elektronischer Bremsassistent, elektronisches ABS vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen
Bremsscheibendurchmesser	Ø 295 mm vorne Ø 265 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrischer Servounterstützung
Lenkübersetzung	15,6
Wendekreisdurchmesser (m)	11,4
Länge (mm)	4.660
Breite (mm)	1.795
Breite mit Außenspiegeln (mm)	2.028
Höhe (mm)	1.440
Radstand (mm)	2.725

Spurweite vorne/hinten (mm)	1.570/1.580
Bodenfreiheit (mm)	135
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	450
Kofferrauminhalt maximal bei umgeklappten Rücksitzen nach VDA-Norm (l)	1.138
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1.938 (1.959)
Zul. Achslast vorne/hinten (kg)	1.043/895 (1.065/894)
Leergewicht ¹ (kg)	1.395 (1.426)
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.320 (1.351)
Zuladung (kg)	618 (608)
Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	1.300
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	1.300
Anhängelast ungebremst (kg)	600
Max. Stützlast (kg)	75
Max. Dachlast (kg)	75
Tankinhalt (l)	51
Kraftstoffart	Super nach DIN EN 228 ROZ 95 oder Super E10 E DIN 51 626-1 ROZ 95
NEFZ-Kraftstoffverbrauch nach (EU) 1153/2017	
Innerorts	5,6-5,5 (6,4-6,2)
Außerorts	4,1-4,0 (4,9-4,6)
Kombiniert	4,6-4,5 (5,4-5,1)
CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	104-101 (121-117)
CO ₂ -Effizienzklasse ²	A+ (A)
WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	5,1-5,0 (5,9-5,7)
WLTP CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	117-114 (135-130)
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	8,1 (8,4)
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	216 (216)
Fahrgeräusch (dB(A))	64
Standgeräusch (dB(A))/bei min ⁻¹	70,3 bei 3.200/min
Luftwiderstandsbeiwert c _w	Liegt nicht vor
Stirnfläche A (m ²)	Liegt nicht vor
Wartungsdienst	Alle 20.000 km oder alle 12 Monate
Garantien	
- Fahrzeuggarantie	3 Jahre /maximal 100.000 km
- Durchrostungsgarantie	12 Jahre
- Lackgarantie	3 Jahre
- Mobilitätsgarantie	Unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungsvorschriften
Typklassen	
Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko	17/24/26

¹ Leergewicht mind. nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln.

² CO₂-Effizienz auf Grundlage der gemessenen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs.

Werte in Klammern für Version mit Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatikgetriebe (A/T).

7 | Mazda CX-30 2021 – Auf einen Blick

- Kompaktes Crossover-SUV erweitert Produktpalette
- Auf das Wesentliche reduziertes Kodo Design
- Innovativer e-Skyactiv X Benziner umfassend weiterentwickelt

Mit dem Mazda CX-30 schließt der japanische Automobilhersteller die Lücke zwischen den Erfolgsmodellen CX-3 und CX-5. Das kompakte Crossover-SUV erfüllt die Anforderungen stilbewusster Kunden, die urbane Abmessungen mit Platz, Praktikabilität und einem eleganten Design verbinden wollen.

Der CX-30 verkörpert ein elegantes Kodo Design, ein an den Bedürfnissen der Insassen ausgerichtetes Interieur, beispielloses Jinba-Ittai-Fahrvergnügen und mit dem e-Skyactiv X – dem weltweit ersten Serien-Benzinmotor mit Kompressionszündung – eine echte technische Revolution unter der Motorhaube. „Weniger ist mehr“ lautet das Credo der Mazda Designer, die die von traditioneller japanischer Ästhetik geprägte Formensprache Kodo – Soul of Motion mit dem CX-30 auf ein neues künstlerisches Niveau gehoben haben.

Auch das Interieur ist von großer Klarheit geprägt. In ihm verbinden sich der auf den Fahrer zugeschnittene Cockpitbereich und ein offener Raum für die Passagiere zu einer angenehmen Atmosphäre, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt. Das serienmäßige Head-up Display mit Frontscheiben-Projektion, die Instrumente und das zentrale Display sind in einer klaren und schnell erfassbaren Optik gestaltet. Das mittig angeordnete 8,8 Zoll große Display wird mit dem Multi Commander bedient, der den Nutzer intuitiv und einfach durch das Menü leitet. Auch das von Grund auf erneuerte Konnektivitätssystem Mazda Connect, das noch mehr Sicherheit und Bedienfreundlichkeit bietet, ist an Bord. Das 430 Liter fassende Gepäckabteil wird den unterschiedlichsten Lebensstilen und Bedürfnissen gerecht. Besonders praktisch ist das Smart Cargo System mit variablem Kofferraumboden, das ein flexibles Verstauen von Gepäck und Gegenständen ermöglicht (ab Selection).

Die Motorenpalette des Mazda CX-30 besteht aus den neuesten Skyactiv Benzinmotoren, die sich jeweils mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe Skyactiv-M/T oder der Sechsstufen-Automatik Skyactiv-Drive kombinieren lassen und die Abgasnorm Euro 6d erfüllen. Spitzentriebwerk ist der e-Skyactiv X Benzinmotor mit revolutionärem SPCCI-Brennverfahren (Spark Controlled Compression Ignition), der die Vorteile eines konventionellen Benzinmotors mit der Effizienz eines Dieselmotors vereint. Der 2,0-Liter Vierzylinder ist der erste Serien-Benzinmotor, der die Verbrennung wie ein Dieselmotor mittels Kompressionszündung einleitet. Der Zeitpunkt der Kompressionszündung wird dabei durch die für bestimmte Randbetriebszustände ohnehin nötige Zündkerze gesteuert. Das neuartige, SPCCI genannte Brennverfahren ermöglicht neben herausragender Effizienz auch beeindruckende Fahrleistungen.

Zum Modelljahr 2021 hat Mazda den innovativen Motor umfassend weiterentwickelt. Optimierungen am Brennverfahren, am Verdichtungsverhältnis, der Nockenwelle, den Kolben und an den Steuerzeiten der Einlassventile sorgen für eine noch bessere Leistungsentfaltung vor allem in mittleren und höheren Drehzahlen, was sich in einer Vielzahl alltäglicher Fahrsituationen bezahlt macht – beispielsweise beim Überholen oder beim Einfädeln in den fließenden Autobahnverkehr.

Die maximale Motorleistung ist im Zuge der Überarbeitung um 5 kW/6 PS auf 137 kW/186 PS bei 6.000/min gestiegen, das maximale Drehmoment beträgt jetzt 240 Nm (+ 16 Nm) und wird bei 4.000/min erreicht. Zugleich konnte die Effizienz des Triebwerks speziell unter realen Fahrbedingungen weiter gesteigert werden. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch nach WLTP liegt jetzt bei 6,6-5,6 Litern je 100 Kilometer, die CO₂-Emissionen belaufen sich auf 148-127 g/km (NEFZ-Verbrauch: 5,6-4,9 l/100 km, CO₂-Emissionen: 127-110 g/km). Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen konnten zum Modelljahr 2021 um bis zu 0,5 l/100 km bzw. 12 g/km gesenkt werden (nach WLTP).

Mazda CX-30:	Modelljahr 2019 WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)/WLTP CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	Modelljahr 2021 WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)/WLTP CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid FWD M/T	5,9/133	5,6/127
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid FWD A/T	6,5/146	6,1/137
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid AWD M/T	6,5/146	6,0-6,1/143-144
e-SKYACTIV X 2.0 M Hybrid AWD A/T	7,0/160	6,6/148

Darüber hinaus steht für den Mazda CX-30 der 2,0-Liter e-Skyactiv G Benzinmotor in zwei Leistungsstufen mit 90kW/122 PS und 110kW/150 PS zur Verfügung. Die Verbrauchswerte nach WLTP liegen bei 6,9-5,9 Litern je 100 Kilometer bzw. 156-134 g/km (NEFZ-Verbrauch: 6,0-5,1 l/100 km, CO₂-Emissionen: 136-116 g/km). Alle Skyactiv Motoren sind serienmäßig mit dem Mazda M Hybrid System ausgerüstet. Es nutzt die beim Verzögern gewonnene Energie, um den Verbrennungsmotor beim Beschleunigen zu unterstützen und Kraftstoff zu sparen. Für den e-Skyactiv X sowie den e-Skyactiv G 150 ist zudem das Allradsystem i-Activ AWD mit optimierter Drehmomentverteilung verfügbar, das Lenkverhalten und Fahrstabilität verbessert und dabei auch mit der weiterentwickelten Fahrdynamik-Regelung GVC Plus zusammenarbeitet.

Als zweites Modell nach dem neuen Mazda3 basiert der Mazda CX-30 auf der Skyactiv-Vehicle Architecture, der Mazda Fahrzeugplattform der nächsten Generation. Über die Entwicklung einzelner Komponenten wie Sitze, Karosserie, Fahrwerk und Reifen hinaus hat sich Mazda dabei auf die Koordination des Gesamtfahrzeugs konzentriert.

Der Mazda CX-30 verfügt bereits serienmäßig über ein breites Spektrum an Sicherheitssystemen, die darauf ausgelegt sind, den Fahrer vor Gefahren zu warnen und im Notfall auch aktiv zu unterstützen, zum Beispiel durch eine aktive Lenkkorrektur oder eine automatische Bremsung. Serienmäßig an Bord sind eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Stauassistentenfunktion (Stauassistent in Verbindung mit Skyactiv-Drive Automatikgetriebe) (MRCC), eine Ausparkhilfe (RCTA), ein Berganfahrassistent (HLA), ein Notbremsassistent (SBS) mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, eine Müdigkeitserkennung (DAA), ein aktiver Spurhalteassistent mit Lenkradunterstützung (LAS), der Spurwechselassistent Plus (BSM) und eine Verkehrszeichenerkennung (TSR). Zur Verringerung typischer Unfallgefahren tragen auch der Aufmerksamkeitsassistent, die Frontüberwachung (FCTA) und die erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS) bei.

DER MAZDA CX-30 – AUF EINEN BLICK

- Neu entwickeltes Crossover-SUV erweitert das Modellprogramm zwischen CX-5 und CX-3

Design

- Weiterentwickelte, auf das Wesentliche reduzierte Kodo Formensprache
- „Charge and Release“-Außendesign angelehnt an die Pinselführung japanischer Kalligrafie
- Breite, dynamische Haltung eines Sportwagens, Kühlergrill in charakteristischer Flügelform schärfer und tiefer gezeichnet, Heckklappe in schmaler Bogenform
- Unverwechselbare Lichtsignatur, LED-Blinksignale gehen in sequenzielle Impulse über
- Optimierte Form der A- und C-Säulen verbessert Sicht und Sicherheit
- Länge/Breite/Höhe: 4.395 mm, 1.795 mm, 1.540 mm, Radstand: 2.655 mm
- Neun Lackierungen, darunter Magmarot Metallic, Matrixgrau Metallic und Polymetal Grau Metallic
- Leichtmetallfelgen im 16- und 18-Zoll-Format (Silber oder Silbergrau mit Hochglanzfinish)
- Wahlweise dunkelbraune (kombinierbar mit schwarzer oder weißer Lederausstattung) und schwarze Akzente (in Verbindung mit schwarzen Stoffpolstern) im Innenraum
- Auf den Fahrer zugeschnittenes Cockpit-Design fördert unbewusste Wahrnehmung von Abständen und Geschwindigkeiten: Zentrale Linien folgen Fahrbahn- und Spurmarkierungen und verbessern so das räumliche Vorstellungsvermögen

Funktionalität und Bedienung

- Neu gestaltete Mittelkonsole für leichteren Zugang zu Schalthebel und Multi Commander
- Längseinstellbereich des Lenkrads auf 70 mm, Höhenverstellung auf 45 mm erweitert
- 430 Liter Kofferraumvolumen
- Head-up Display mit Projektion direkt in die Frontscheibe serienmäßig
- Von Grund auf überarbeitetes Konnektivitätssystem Mazda Connect: vereinheitlichte Schriftarten auf mittig angeordnetem 8,8-Zoll-Display mit intuitivem Multi Commander
- Mit Apple CarPlay™ und Android Auto™ serienmäßige Einbindung des Smartphones per USB-Anschluss

- Digitale Bedienungsanleitung per App ist mit Statusanzeigen und Warnleuchten im Fahrzeug verbunden
- Zwei Audiosysteme: serienmäßiges Standardsystem mit acht Lautsprechern im Drei-Wege-Layout und ein maßgeschneidertes optionales BOSE® Sound-System mit zwölf Lautsprechern
- Elektrisch bedienbare Heckklappe (optional) und viele geräumige Ablagemöglichkeiten

Antrieb und Fahrdynamik

- Erstes Serienmodell mit dem innovativen e-Skyactiv X Motor, dem ersten Benzinmotor mit Kompressionszündung
- Antriebsprogramm:
 - 2,0-Liter e-Skyactiv G Benzinmotor (90 kW/122 PS) mit Zylinderabschaltung (WLTP-Verbrauch: 6,4-5,9 l/100 km, CO₂-Emissionen: 144-134 g/km; NEFZ-Verbrauch: 5,6-5,1 l/100 km; CO₂-Emissionen: 126-116 g/km) wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe Skyactiv-M/T oder Sechsstufen-Automatik Skyactiv-Drive
 - 2,0-Liter e-Skyactiv G Benzinmotor (110 kW/150 PS) mit Zylinderabschaltung (WLTP-Verbrauch: 6,9-5,9 l/100 km, CO₂-Emissionen: 156-134 g/km; NEFZ-Verbrauch: 6,0-5,1 l/100 km; CO₂-Emissionen: 136-116 g/km) wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe Skyactiv-M/T oder Sechsstufen-Automatik Skyactiv-Drive
 - 2,0-Liter e-Skyactiv X Benzinmotor (137 kW/186 PS) (WLTP-Verbrauch: 6,6-5,6 l/100 km, CO₂-Emissionen: 148-127 g/km; NEFZ-Verbrauch: 5,6-4,9 l/100 km; CO₂-Emissionen: 127-110 g/km) wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe Skyactiv-M/T oder Sechsstufen-Automatik Skyactiv-Drive
- Serienmäßiges Mazda M Hybrid System unterstützt beim Beschleunigen und senkt Kraftstoffverbrauch
- Weiterentwickelte Fahrdynamik-Regelung G-Vectoring Control Plus (GVC Plus)
- i-Activ AWD Allradsystem mit aktiver Drehmomentverteilung für e-Skyactiv X und e-Skyactiv G 150
- Neue Skyactiv-Vehicle Architecture zur Steigerung des Fahrkomforts:
 - Multi-direktionale Ringstrukturen in der Karosserie erhöhen die Steifigkeit und verbessern den Energietransfer
 - Überarbeitete Fahrwerksgeometrie gibt Fahrbahn-Feedback gleichmäßiger weiter
 - Modifikationen des Bremspedals steigern Kontrolle und Komfort
 - Sitz-Design unterstützt die natürliche S-Form der Wirbelsäule; serienmäßige Neigungsverstellung des vorderen Sitzpolsters auf der Fahrerseite
 - Strukturelle Anpassungen reduzieren Vibrationen und Fahrbahngeräusche

Sicherheit

- Zahlreiche fortschrittliche i-Activsense Sicherheitstechnologien sind serienmäßig an Bord oder optional verfügbar
- Kamerabasierter Aufmerksamkeitsassistent erkennt Anzeichen für Müdigkeit und Ablenkung
- Frontüberwachung (FCTA) schützt vor Unfällen an unübersichtlichen Kreuzungen
- Erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS) beschleunigt, bremst und lenkt im dichten Autobahnverkehr
- Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung (SBS), Notbremsassistent hinten (SBS-R) optional
- Ausparkhilfe mit Notbremsassistent für den hinteren Querverkehr (SBS-RC)
- Matrix LED-Lichtsystem (ALH)
- Spurwechselassistent Plus (BSM)
- Ausparkhilfe (RCTA)
- Spurhalteassistent (LDWS)
- Aktiver Spurhalteassistent mit Lenkeingriff (LAS)
- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA) verhindert unbeabsichtigtes Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung
- Verkehrszeichenerkennung (TSR)
- Müdigkeitserkennung (DAA)
- Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (MRCC)
- 360° Monitor zeigt direkte Fahrzeugumgebung auf dem Bildschirm an und vereinfacht damit Einparken und Rangieren
- Hoher Anteil ultra-hochfester Stähle mit bis zu 1.310 MPa Zugfestigkeit sorgt für hohe Karosseriesteifigkeit bei geringem Gewicht
- Frontsitze schützen bei einem Unfall vor Halswirbelverletzungen
- Serienmäßiger Knie-Airbag für den Fahrer
- Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auch für die hinteren äußeren Sitze
- Energieabsorbierende Struktur der Motorhaube senkt Verletzungsrisiko für Fußgänger



Mazda CX-30

e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID

Grundpreis	€ 27.290,- 22.932,77
Aufpreis für Skyactiv-Drive	€ 2.000,- 1.680,67

e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID AWD (Allrad)

Enthält: 18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Silber, Selection Ausstattung

Grundpreis	€ 31.490,- 26.462,18
Aufpreis für Skyactiv-Drive	€ 2.000,- 1.680,67
	inkl. 19% MwSt. exkl. 19% MwSt.

Serienausstattung:

Sicherheit

- Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Stauassistentenfunktion¹⁾ (MRCC)
- Ausparkhilfe (RCTA)
- Elektrische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion
- i-stop: intelligentes Motor Stopp-/Start-System
- Notbremsassistent (SBS) mit Fußgänger- und Radfahrererkennung
- Spurwechselassistent Plus (BSM)
- Verkehrszeichenerkennung (TSR)

Exterieur

- 16-Zoll-Leichtmetallfelgen in Grau
- Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar
- Dachheckspoiler in Schwarz
- Einparkhilfe, hinten
- Licht- und Regensensor
- Voll-LED-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung

Interieur

- 3-Speichen-Sport-Lederlenkrad
- Dachhimmel in Grau
- Elektrische Fensterheber vorne und hinten, mit Komfortfunktion
- i-Activ Display im zentralen Rundinstrument
- Klimaanlage
- Sitzbezüge Stoff in Dunkelgrau

Konnektivität

- Advanced Head-up Display
- Apple CarPlay™ und Android Auto™
- Mazda Audio-System mit USB-Anschluss und Digitalradio (DAB+) und 8 Lautsprechern
- Mazda SD-Navigationssystem
- Mazda Connect mit 8,8-Zoll-Display

Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen der Mazda Motors (Deutschland) GmbH ab Auslieferungslager in Euro zuzüglich Überführungskosten.

¹⁾ Stauassistentenfunktion nur in Verbindung mit Skyactiv-Drive Automatikgetriebe verfügbar.

Lackierungen

Metallic-Lackierung	€ 600,- 504,20	Magmarot Metallic	€ 950,- 798,32
Polymetal Grau und Matrixgrau Metallic	€ 790,- 663,87		

Mazda CX-30 Selection – Zusätzliche Ausstattung:

• 18-Zoll-Leichtmetallfelgen mit 215/55 R18 Bereifung in Silber	• LogIn – schlüsselloses Zugangssystem		
• Klimatisierungsautomatik, für Fahrer und Beifahrer getrennt regelbar	• Rückfahrkamera		
• Außenspiegel automatisch abblendend (Fahrerseite)	• Sitzheizung vorne		
• Einparkhilfe, vorne	• Smart Cargo System (variabler Kofferraumboden)		€ 29.490,- 24.781,51
• Enteiserefunktion für Scheibenwischer			
• Innenspiegel automatisch abblendend	Aufpreis für Skyactiv-Drive Automatikgetriebe	€ 2.000,- 1.680,67	
• Lenkradheizung			

Optionen (nur in Verbindung mit Mazda CX-30 Selection)

Lederausstattung

• Außenspiegelabsenkung beim Rückwärtsfahren	Schwarz	€ 1.800,- 1.512,61
• Dekorelemente in Braun		
• Elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion für Fahrersitz, Head-up Display und Außenspiegel	Pure- White	€ 2.000,- 1.680,67
• Lendenwirbelstütze für den Fahrer		

Glasschiebedach

• Glasschiebedach, elektrisch (nur in Verbindung mit Lederausstattung)	€ 750,- 630,25
--	-------------------

Premium-Paket

• 360° Monitor	• Erweiterte Stauassistentenfunktion (CTS)	
• Aufmerksamkeitsassistent (DM)	• Frontüberwachung (FCTA)	
• Ausparkhilfe mit Notbremsassistent für den hinteren Querverkehr (SBS-RC)	• Notbremsassistent, hinten (SBS-R)	
• BOSE® Surround-Sound-System (12 Lautsprecher)		€ 1.950,- 1.638,66

Design-Paket

• 18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Silbergrau mit Hochglanzfinish und 215/55 R18 Bereifung	• LED-Lichtsignatur und -Tagfahrlicht	
• Chromapplikationen am Lenkrad, Startknopf und Handschuhfach	• Rahmenloser Innenspiegel	
• Frontgrill und Säulenverkleidung mit Hochglanzfinish	• Elektrische Heckklappe	
• Heck- und Seitenscheiben hinten abgedunkelt	• Matrix LED-Lichtsystem, mit 40 Lichtsegmenten	
	• Schaltwippen am Lenkrad (für Skyactiv-Drive)	€ 1.500,- 1.260,50

Technische Daten Mazda CX-30		
	Mazda CX-30 e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID	Mazda CX-30 e-SKYACTIV X 2.0 M HYBRID AWD
Karosserieart	Schrägheck, selbsttragende Skyactiv-Body Ganzstahl-Karosserie mit vier Türen und Heckklappe	
Verfügbare Ausstattungen	Mazda CX-30, Mazda CX-30 Selection	Mazda CX-30 Selection
Anzahl Sitzplätze	5	5
Verbrennungsmotor	Vorne quer eingebauter 4-Takt Ottomotor Skyactiv-X mit SPCCI-Kompressionszündung, mechanischer Kompressor, Zylinderkopf und Motorblock aus Aluminium-Legierung, integriertes Stopp-/Start-System i-stop	
Elektrische Unterstützung	24-Volt Mazda M Hybrid System mit riemengetriebenen ISG (max. 4,8kW/60 Nm), Li-Ion-Batterie (0,216kWh)	
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe	4 in Reihe
Hubraum (cm³)	1.998	1.998
Bohrung x Hub (mm)	83,5 x 91,2	83,5 x 91,2
Leistung (kW/PS)	137 / 186	137 / 186
Bei 1/min	6.000	6.000
Max. Drehmoment (Nm)	240	240
Bei 1/min	4.000	4.000
Verdichtungsverhältnis	15,0:1	15,0:1
Gemischaubereitung	Direkteinspritzung mit Mehrloch-Injektoren, maximaler Einspritzdruck 700 bar, ein Drucksensor pro Zylinder, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder	
Ventilsteuerung	Zwei oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel betätigt, variable Regelung der Einlass- und Auslasssteuerzeiten (Dual S-VT)	
Abgas-Reinigungssystem	Geregelter Dreiweg-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, Otto-Partikel-Filter, OBD-System	
Vorderradaufhängung	Skyactiv-Chassis mit unteren Dreieck-Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, Querstabilisator	
Hinterradaufhängung	Skyactiv-Chassis mit Verbundlenker-Hinterachse, Querstabilisierung über Torsionsprofil	
Getriebeart	Skyactiv-M/T Sechsgang-Schallgetriebe (Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatikgetriebe)	
Getriebeübersetzung	I. = 3,272 (3,552) II. = 1,947 (2,022) III. = 1,379 (1,347) IV. = 1,090 (1,000) V. = 0,880 (0,745) VI. = 0,645 (0,599) R. = 3,385 (3,052)	I. = 3,272 (3,552) II. = 1,947 (2,022) III. = 1,379 (1,347) IV. = 1,090 (1,000) V. = 0,880 (0,745) VI. = 0,645 (0,599) R. = 3,385 (3,052)
Achsübersetzung	4,105 (4,367)	4,105 (4,669)
Antrieb	Frontantrieb	Allradantrieb i-Activ AWD mit schlupfunabhängiger aktiver Drehmomentverteilung über elektronisch geregelte Lamellen-Ölbadkupplung
Kupplungsart, -betätigung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulische Betätigung (hydraulischer Drehmoment-Wandler mit Mehrscheiben-Überbrückungskupplung)	
Felgenreiße	6,5 J x 16 7,0 J x 18 (Design-Paket)	7,0 J x 18
Reifenreiße	215/65 R16 98H 215/55 R18 95H (Design-Paket)	215/55 R18 95H
Bremssystem	Hydraulisches Zweikreisbremssystem mit elektronisch geregelter Bremskraft, elektronischer Bremsassistent, elektronisches ABS vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen	
Bremsscheibendurchmesser	Ø 295 mm vorne Ø 265 mm hinten	Ø 295 mm vorne Ø 303 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrischer Servounterstützung	
Lenkübersetzung	15,6	15,6
Wendekreisdurchmesser (m)	11,4	11,4
Länge (mm)	4.395	4.395
Breite (mm)	1.795	1.795
Breite mit Außenspiegeln (mm)	2.040	2.040

Höhe (mm)	1.540	1.540
Radstand (mm)	2.655	2.655
Spurweite vorne/hinten (mm)	1.565/1.565	1.565/1.565
Böschungswinkel vorne (°)	16,5	16,5
Böschungswinkel hinten (°)	20,7	20,7
Rampenwinkel (°)	15,41	15,41
Bodenfreiheit (mm)	175	175
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	430	430
Kofferrauminhalt bei umgeklappten Rücksitzen bis Dachhöhe nach VDA-Norm (l)	1.406	1.406
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1.965 (1.965)	2.042 (2.070)
Zul. Achslast vorne/hinten (kg)	1.092/960 (1.120/958)	1.112/1.005 (1.141/1.003)
Leergewicht ¹ (kg)	1.443 (1.466)	1.528 (1.546)
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.368 (1.391)	1.453 (1.471)
Zuladung (kg)	597 (574)	589 (617)
Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	1.300	1.300
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	1.300	1.300
Anhängelast ungebremst (kg)	600	600
Max. Stützlast (kg)	75	75
Max. Dachlast (kg)	75	75
Tankinhalt (l)	51	48
Kraftstoffart	Super nach DIN EN 228 ROZ 95 oder Super E10 E DIN 51 626-1 ROZ 95	Super nach DIN EN 228 ROZ 95 oder Super E10 E DIN 51 626-1 ROZ 95
NEFZ-Kraftstoffverbrauch nach (EU) 1153/2017		
Innerorts	5,8 (6,6)	6,0 (6,5)
Außerorts	4,5 (4,8)	4,6 (5,1)
Kombiniert	4,9 (5,4)	5,1 (5,6)
CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	110 (122)	116 (127)
CO ₂ -Effizienzklasse ²	A+ (A)	A+ (A)
WLTP-Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	5,6 (6,1)	6,1-6,0 (6,6)
WLTP CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	127 (137)	144-143 (148)
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	8,3 (8,6)	8,7 (9,0)
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	204 (204)	204 (204)
Fahrgeräusch (dB(A))	65,0	66,0
Standgeräusch (dB(A))/bei min ⁻¹	71,7 bei 3.200/min	70,9 bei 3.200/min
Luftwiderstandsbeiwert c _w	Liegt nicht vor	Liegt nicht vor
Stirfläche A (m ²)	Liegt nicht vor	Liegt nicht vor
Wartungsdienst	Alle 20.000 km oder alle 12 Monate	
Garantien	3 Jahre /maximal 100.000 km 12 Jahre 3 Jahre Unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungsvorschriften	
Typklassen	15/23/27	15/23/27

¹ Leergewicht mind. nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln.
² CO₂-Effizienz auf Grundlage der gemessenen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs.
Werte in Klammern für Version mit Skyactiv-Drive Sechsstufen-Automatikgetriebe.

D r i v e T o g e t h e r

M a z d a

e S k y a c t i v X

M a z d a 3

M a z d a # C X 3 0

Mazda Motors Deutschland GmbH | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Hitdorfer Straße 73 | 51371 Leverkusen

Tel. +49 (0)2173 943 303 | presse@mazda.de

Den vollständigen Presstext und weitere Informationen

finden Sie in unserem Presseportal auf

www.mazda-presse.de



