

Mazda 3 Sport

Obwohl die Verwandtschaft auf den ersten Blick zu erkennen ist, unterscheiden sich Mazda3 Sport und Mazda3 in vielen Design-Details. Jedes der beiden Modelle drückt auf seine Weise die Philosophie von „Emotion in Bewegung“ aus, die charakteristisch für das aktuelle Mazda-Design ist. Der fünftürige „Sport“ wirkt betont dynamisch und muskulös, sein 70 Millimeter längerer Stufenheck-Bruder betont dagegen mit etwas weicher geschnittenen Flächen und Coupé-artigem Dachaufbau sportliche Eleganz.

Beiden gemein ist eine markant gestaltete Frontpartie. Sie wird bestimmt vom Mazda-typischen Fünfpunkt-Grill und integrierten Scheinwerfern in Klarglas-Optik. Durch die bis zu den A-Säulen durchgezogenen Sicken erhält die Motorhaube des Mazda3 Sport eine kraftvoll und dreidimensional wirkende Wölbung. Die Haube der Stufenheck-Limousine ist im Gegensatz dazu fließender gestaltet und endet zudem weiter oben – auf Höhe der Oberkante des Grills. Parallelen ergeben sich wieder beim Stoßfänger mit zentralem Kühlerinlass und schwarz abgesetzten Ecken für die Nebelscheinwerfer.

Prägendes Stilelement des Mazda3 Sport ist die über die gesamte Seitenpartie führende Schulter, die im Bereich des hinteren Radkastens eine besonders muskuläre Ausprägung gewinnt. So erzeugten die Designer den Eindruck großer und nach vorn gerichteter Kraft. Weit um die Fahrzeugecken herumgezogene und sehr technisch wirkende Rückleuchten sowie dreieckige C-Säulen setzen am Heckabschluss besondere Akzente. Ein nächtliches Highlight sind die LED-Einsätze für Brems- und Fahrlicht beim Mazda3 Sport „Top“.

Eine bewusst andere Wirkung erzielten die Designer bei der Stufenheckversion: Der kurze, hohe Heckabschluss, die deutlich dezenter angedeutete Schulter und eine sanft abfallende Dachlinie visualisieren die Eigenschaften schlank und elegant. Mit Coupé-haften Linien und Proportionen setzt sich der Mazda3 deutlich von konventionellen Stufenheck-Limousinen ab. Auch hier verleihen die waagerechten, zweigeteilten Rückleuchten dem Heck Stabilität und Unverwechselbarkeit.

Die Verarbeitungsqualität der Mazda3-Karosserie steht für modernsten japanischen Fahrzeugbau. Die hervorragende Passform und die durchweg sehr geringen Spaltmaße zwischen Karosserie und Anbauteilen verdeutlichen schon auf den ersten Blick das hervorragende Finish des Mazda3.

Das Basismodell „Comfort“ ist an schwarz lackierten Außenspiegelgehäusen, Türaußengriffen und Seitenschutzleisten zu erkennen; bei den Ausstattungsstufen Exclusive und Top sind diese Teile jeweils in Wagenfarbe lackiert. Insgesamt stehen für beide Karosserievarianten elf verschiedene Farben zur Wahl. Neu hinzugekommen sind für den Modelljahrgang 2005 das vom Mazda RX-8 bekannte Montecarlo Gelb (nur für Mazda3 Sport) und Papuagrau Metallic. In Verbindung mit den zur Verfügung stehenden Innenraumfarben – Grau (für Comfort), Blau/Schwarz oder Rot/Schwarz (für alle übrigen Modelle) sowie Schwarz (in Verbindung mit in Leder gefertigten Sitzmittelbahnen und –wangen) ist ein hoher Individualisierungsgrad möglich.

Auch im Innenraum wird der progressive Ansatz der Mazda3-Designer deutlich. Die von Chromzierringen eingefassten und leicht überlappenden Rundinstrumente sitzen in tief ausgeformten Höhlen und erwecken so Assoziationen zu klassischen Sportwagen. Dank dieser Position sind sie zudem unter allen Lichtverhältnissen bestens ablesbar. Ein besonderer Hingucker sind die Optitron-Anzeigen des Mazda3 Top: Hier werden die Skalen erst nach Einschalten der Zündung auf die Instrumententafel projiziert. Das sieht nicht nur cool aus, sondern verhindert Spiegeleffekte bei Tag und verbessert die Ablesbarkeit bei Nacht. Wie auch im Mazda2 differieren auch im Mazda3 die Formen der Lüftungsdüsen an der Armaturentafel: die äußeren sind rund, die mittleren eckig – so wird die Breite des Cockpits und der Mittelkonsole unterstrichen.

Beim Design der Konsole standen moderne Audio-Anlagen Pate. MetallicLook an Türgriffen und Belüftungsdüsen, eine Dekorleiste im Bereich des Beifahrers, bündig eingelegte Funktionstasten sowie grifffreundliche Drehregler verraten Liebe zum Detail.

Innenraum: Funktionell und geräumig

- Viel Platz in einem hochwertigen Ambiente
- Ergonomiekonzept nach Vorbild des Mazda RX-8
- Kofferraumvolumina zwischen 340 und 1.272 Liter

Der Mazda3 ist einer der geräumigsten Vertreter im C-Segment. Kopf- und Schulterfreiheit sind auf allen Plätzen großzügig dimensioniert; die optimierte Form der vorderen Rückenlehnen erweitert den Knieraum der Fondpassagiere. Fahrer und Beifahrer nehmen in komfortabel gepolsterten und mit bestem Seitenhalt aufwartenden Sitzen Platz. Der Fahrersitz ist ab Werk vertikal und horizontal einstellbar, das Lenkrad lässt sich um 40 Millimeter in vertikaler und 50 Millimeter in axialer Richtung justieren. Im Vergleich zum Vorgänger Mazda 323 liegt der Hüftpunkt beim Mazda3 30 Millimeter höher – was die Rundum-Sicht des Fahrers verbessert.

Vorbild für die ergonomisch vorbildliche Gestaltung des Mazda3-Cockpits war der Wankelsportwagen Mazda RX-8. Alle Bedienelemente und Instrumente sind logisch angeordnet und genau dort, wo sie der Fahrer erwartet. Die wichtigsten Informationen spenden die drei großen Rundinstrumente (zentraler Tachometer, Drehzahlmesser, Tank- und Temperaturanzeige). Die tiefe Anordnung macht sie bei Sonneneinstrahlung unempfindlich gegen Spiegelungen. Um den Blick des Fahrers nicht unnötig lange vom Straßenverkehr abzulenken, sind alle Bedientasten des Audio-Systems weit oben in der Mittelkonsole platziert. Ab der Ausstattungsversion Exclusive steigert eine im Lenkrad integrierte Radiofernbedienung den Bedienkomfort und die Sicherheit. Sehr sinnvoll ist auch die waagerechte Digitalanzeige auf Augenhöhe im Bereich der Mittelkonsole. Dieses auch vom Mazda6 und RX-8 bekannte Display vereint Angaben zur Audio- und Heizungseinstellung sowie zur Uhrzeit und Außentemperatur auf einer Fläche – das Suchen auf verschiedenen Anzeigen entfällt.

Der große Innenraum des Mazda3 besticht durch eine hochwertige Anmutung, unter anderem ist der mittlere Teil der Türinnenverkleidung gepolstert. Zugleich wartet er mit einer Vielzahl von Ablagen auf. Das 260 Millimeter tiefe Handschuhfach (bei Modellen ohne Navigationssystem) hat ein Volumen von acht Litern und kann damit auch große Trinkflaschen aufnehmen. Ein in den Deckel integrierter Halter erweitert – im geöffneten Zustand – das Fassungsvermögen auf nahezu elf Liter.

Große Seitenfächer in den vorderen Türen nehmen Karten und Bücher auf. Zwischen Fahrer- und Beifahrersitz ist eine doppelbödiges Konsole angebracht, die zugleich als Armablage dient. Im oberen Fach finden Dinge von der Größe eines Mobiltelefons sicher Platz, während in der unteren Ablage bis zu 13 CDs aufbewahrt werden können. Am vorderen Ende der Konsole sitzen zwei mit einem Klappdeckel verschlossene Getränkehalter; in der Rückseite des Beifahrersitzes befindet sich eine große Kartentasche.

Die Rückbank des Mazda3 lässt sich teilweise (60:40 Prozent) oder komplett herunterklappen. Lehnen und Sitze sind so konstruiert, dass sich danach eine nahezu ebene Ladefläche ergibt. Dank der platzsparenden Hinterachskonstruktion beträgt die Breite zwischen den hinteren Radkästen 1.050 Millimeter. Im Normalzustand fasst der Kofferraum des Mazda3 Sport 340 Liter, bei umgelegter Rückbank vergrößert er sich auf bis zu 1.272 Liter bei einer Länge von 1.385 Millimeter. Das Stufenheckmodell bringt auf respektable 413 Liter.

Serienmäßiges Audiosystem mit vier oder sechs Lautsprechern

Das serienmäßige Audiosystem des Mazda3 bietet – je nach Modellvariante – vier oder sechs Lautsprecher hoher Klangqualität. In jeder der vier Türen ist ein Breitband-Speaker installiert; Hochtöner sind in den inneren Verkleidungen der Seiten-spiegelbefestigungen eingebaut. Die horizontale Digitalanzeige für die Anlage befindet sich im oberen Teil der Mittelkonsole – dort, wo auch die Informationen über das Heizungs- und Belüftungssystem abzulesen sind.

Musik in den Ohren der Mazda3-Kunden: Ein CD-Spieler ist in allen Exclusive- und Top-Varianten serienmäßig an Bord; für die Comfort-Variante ist er gegen Aufpreis erhältlich. Ebenfalls optional (für Mazda3 Top) ist das Musikerlebnis durch eine Bose-Soundanlage mit sechsfach CD-Wechsler und sieben Lautsprechern noch weiter steigerbar.

In der Mitte der Armaturentafel verdeckt eine Klappe das herausschwingende 7-Zoll-Farbdisplay des aufpreispflichtigen Navigationssystems. Es bezieht seine Informationen von einer DVD, auf der Anzeigen und Stimmführung in sechs Sprachen abgespeichert sind. Eine wichtige Funktion ist der Traffic Message Channel (TMC). Damit werden aktuelle Verkehrsmeldungen verarbeitet und Alternativrouten erstellt, selbst wenn die Passagiere gerade keinen Sender mit Verkehrsfunk hören.

Antrieb: Temperamentvoll und schadstoffarm

- Drei Benziner der MZR-Baureihe mit 62 kW/84 PS bis 110 kW/150 PS
- Common Rail-Turbodiesel mit serienmäßigem Diesel-Partikelfilter
- Vierstufen-„Activematic“ für 1,6-Liter-Benziner-Varianten

Die Motoren des Mazda3 bieten eine harmonische und temperamentvolle Kraftentfaltung in Verbindung mit geringem Verbrauch und niedrigen Emissionswerten. Die drei zur Wahl stehenden 16V-Benziner der MRZ-Reihe erfüllen ebenso die Euro 4-Abgasnorm wie der ab Werk mit Rußpartikel-Filter ausgestattete Common Rail-Turbodiesel.

Das Trio der Benzinmotoren aus der MZR-Reihe beginnt mit dem ausschließlich für den Mazda3 Sport angebotenen 1,4-Liter mit 62 kW/84 PS bei 6000/min. Das maximale Drehmoment von 122 Nm steht bei 4.000 Touren zur Verfügung. Das Basistriebwerk beschleunigt den Mazda3 Sport in 14,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 169 km/h erreicht.

Darüber angesiedelt sind zwei weitere Vierventiler mit 1,6 Liter (77 kW/105 PS) und 2,0 Liter (110 kW/150 PS) Hubraum. Mit dem mittleren Triebwerk unter der Haube beschleunigen Mazda3 und Mazda3 Sport in jeweils 11,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und fahren maximal 185 km/h (Mazda3 Sport: 182, mit Automatik 177 bzw. 174 km/h) schnell. Mit dem aus dem Mazda6 bekannten 2,0-Liter fällt die 100 km/h-Marke-Barriere nach 9,0 Sekunden; die Spitzengeschwindigkeiten steigen weiter auf 208 beziehungsweise 200 km/h (Mazda3 Sport) an.

Alle MZR-Motoren zeichnen eine Reihe gemeinsamer Tugenden aus: Sie sind komplett aus Leichtmetall gefertigt und quer mit der Einlassseite nach vorn eingebaut. So ergibt sich genügend Einbauraum für die motornah angebrachten Katalysatoren. Die beiden oberliegenden Nockenwellen werden über eine geräuscharme und langlebige Duplex-Kette angetrieben und betätigen je vier Ventile pro Zylinder. Leichte Kolben mit tiefem Kolbenschaft, leichte Pleuel, reibungsoptimierte Kolbenringe und einteilige Stößeltassen garantieren ein Minimum an Reibungsverlusten und tragen dazu bei, Kraftstoff zu sparen. Der 1,4 Liter verbraucht im Durchschnitt lediglich 7,1 Liter auf 100 Kilometer, der 1,6 Liter ist mit 7,2 Liter (8,0 Liter mit „Activematic“) kaum durstiger und selbst der 2,0-Liter entpuppt sich mit einem Verbrauch von 8,2 Litern als Kostverächter.

Den reduzierten Verbrauch muss Mazda nicht durch Einbußen bei der Leistung in Kauf nehmen. Denn die 1,4- und 1,6-Liter-MZR arbeiten mit einer sequenziellen Ventilsteuerung, die je nach Motordrehzahl und Lastzustand die Öffnungs- und Schließzeiten der Einlassventile optimiert. Das SVT-System öffnet die Einlassventile im mittleren und oberen Lastbereich früher, wodurch die Ventilüberschneidung vergrößert und die Abgasrückführrate erhöht wird.

Weiter optimiert wird die Leistungsentfaltung auf der Ansaugseite durch einen strömungsoptimierten Luftfilter und einen Ansaugkrümmer mit gleichen Rohrlängen. Auslassseitig sorgt ein Edelstahl-Auspuffkrümmer – mit ebenfalls identischen Rohrlängen – für mehr Kraft und Drehmoment .

Steuerklappen verwirbeln den Kraftstoff besonders fein

Dank so genannter Wirbelsteuerklappen im Ansaugkrümmer erreichten die Techniker darüber hinaus eine konstantere und damit effektivere Verbrennung bei kaltem und gering belastetem Motor. Grund: Die Steuerklappen zerstäuben den Kraftstoff besonders fein und verbessern so die Verwirbelung des Kraftstoff/Luft-Gemisches. Darüber hinaus sind die Katalysatoren direkt auf der Rückseite des Motors montiert, wodurch sie sehr schnell auf Betriebstemperatur kommen. Die elektronisch gesteuerte Abgasrückführung reduziert die Emissionen – speziell NOx – weiter.

Die unverändert hohe Nachfrage nach Selbstzündern deckt Mazda im Mazda3 mit dem 1,6-Liter-Turbodiesel MZ-CD ab. Er verkörpert mit einem Vierventil-Zylinderkopf aus Leichtmetall, zwei obenliegenden Nockenwellen, Vollaluminium-Bauweise sowie Common-Rail-Direkteinspritzung von Bosch mit 1.600 bar Einspritzdruck und serienmäßigem Rußpartikelfilter modernste Diesel-Technologie. Das Gewicht von 120 Kilo – inklusive aller Hilfsaggregate – ist mehr als respektabel und das Verdichtungsverhältnis mit 18:1 für Diesel-Verhältnisse gering. Ein elektronisch geregeltes Abgasrückführungssystem führt über ein Ventil gezielt Abgas in den Verbrennungsraum zurück – was die Entstehung von Stickoxiden (NOx) reduziert und die Verbrennungs-Temperatur senkt.

Einspritzungen mit sechs Injektionen pro Arbeitstakt

Ein Glanzstück des MZ-CD-Aggregats sind Sechschloch-Einspritzdüsen mit einem Durchmesser von 0,135 Millimetern je Öffnung. Durch gleich zwei Voreinspritzungen einer geringen Kraftstoffmenge wird der Zylinder angewärmt, ehe die Hauptmenge folgt. Das ungeliebte Diesel-Nageln fällt so fast vollständig weg. Insgesamt nimmt das System bis zu sechs Einspritzungen pro Arbeitstakt vor: Neben den zwei Piloteinspritzungen die beiden Haupt- sowie nochmals zwei Nacheinspritzungen zur Verbesserung der Regenerationsfähigkeit des Partikelfilters.

Charakteristisch für den Turbodiesel ist das bullige Drehmoment von 240 Nm, das bereits bei 1.750 Touren anliegt. Großen Anteil an der linearen Leistungsentfaltung hat ein Garrett-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Abhängig vom Lastzustand des Motors verstellt eine Steuerelektronik den Anstellwinkel der Leitschaufeln, um so das für jede Drehzahl optimale Ansprechverhalten des Laders sicher zu stellen. Das früher gefürchtete „Turbo-Loch“ wird so weitgehend unterdrückt. Der Mazda3 Turbodiesel sprintet als Viertürer in 11,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 185 km/h erreicht. Der Mazda3 Sport benötigt für die gleiche Übung 11,5 Sekunden und erreicht 182 km/h. Beide konsumieren im Schnitt gerade einmal 5,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer und erfüllen die Euro 4-Norm.

Denn der Partikelfilter absorbiert jene Rußpartikel aus dem Abgas, die im Fahrbetrieb durch unvollständige Verbrennung entstehen. Ist seine Kapazität erschöpft, werden – elektronisch gesteuert – die Partikel automatisch verbrannt. Voraussetzung für diese regelmäßige Regeneration ist die Zusetzung eines Katalysatorstoffs zum Diesel. Dieser kommt aus einem separaten 1,8-Liter-Tank, der alle 60.000 Kilometer beim planmäßigen Service nachgefüllt wird.

Alle Mazda3-Modelle verfügen serienmäßig über ein Fünfgang-Schaltgetriebe. Die Bewegungen des Schalthebels werden über ein Seilzugsystem vibrationsfrei und auf kurzen, klar definierten Schaltwegen weitergeleitet. Eine Reihe von Maßnahmen – zum Beispiel doppelte Synchronisation für ersten und zweiten Gang, kugelgelagerte Arretierkugeln der Schaltstangen und teflonbeschichtete Lagerbuchsen reduzieren die Schaltreibung. Als Besonderheit erhält das Getriebe des Mazda3 2,0-Liters eine zusätzliche Doppelkonus-Synchronisierung aus Karbon für den dritten und vierten Gang.

Besonders robustes und zugleich leichtes Fünfganggetriebe für den Turbodiesel-Motor

Für die Version mit Turbodiesel-Motor kommt eine spezielle, perfekt auf den drehmomentstarken Motor zugeschnittene Schaltbox des Joint venture-Unternehmens Getrag Ford Transmissions zum Einsatz. Mit ihrer aufwändigen Konstruktion – u.a. Ein- und Auslasswellen mit Kegelrollenlagern – ist es auf Drehmomente von maximal 345 Nm ausgelegt. Dennoch war Leichtbau angesagt: Dank eines zweiteiligen Gehäuses aus Aluminium-Druckguss wiegt das Getriebe nur 44 Kilo.

In Kombination mit dem 1,6-Liter-Benziner ist der Mazda3 (in den Ausstattungstufen Exclusive und Active) auch mit dem Vierstufen-Automatikgetriebe „Activematic“ erhältlich. Zur Wahl stehen zwei Betriebsarten: Ein Vollautomatik-Modus oder ein manuelles Halb-Automatik-Programm, in dem die Gänge durch leichtes Antippen des Schalthebels vom Fahrer selbst gewählt werden können. Im vollautomatischen Menü verfügt die Activematic über ein spezielles Schaltprogramm für bergiges Terrain: Bei Bergauffahrten wird frühzeitiges Hochschalten unterdrückt, um genügend Motorleistung verfügbar zu halten. Geht es dagegen steil abwärts, schaltet das Getriebe selbsttätig vom vierten bis in den zweiten Gang herunter, um so die Bremskraft des Motors optimal zu nutzen.

Fahrwerk und Sicherheit: Maximal sicherer Fahrspaß

- Hochfeste Karosserie als Grundstock für hohe Fahrdynamik
- Mehrlenker-Hinterachse aus dem größeren Mazda6
- Dreifach-H-Struktur samt Sicherheitslenksäule und Sicherheitsbremspedal

Der Mazda3 bietet den für alle Modelle der Marke typischen Fahrspaß mit Zoom Zoom-Faktor. Die Fahrwerksabstimmung bietet eine erstklassige Balance zwischen exaktem Handling und Fahrkomfort. Dabei bietet eine äußerst stabile Karosserie die Basis für fahrdynamische Eigenschaften. Sie gewährleistet ein hohes Maß an Biege- und Torsionssteifigkeit und minimiert zusätzlich die Weiterleitung von Vibrationen und Geräuschen in die Fahrgastzelle. Groß dimensionierte Längsträger und drei Querträger unter dem vorderen Fahrzeugboden sorgen für maximale Verwindungssteifigkeit. Auch die obere Karosseriestruktur gewinnt dank miteinander verschweißter Längs- und Querträger im Bereich der Armaturentafel noch mehr Steifigkeit.

Die vordere Einzelradaufhängung arbeitet mit progressiven Schraubenfedern, die mit doppelt wirkenden Teleskopdämpfern zu McPherson-Federbeinen kombiniert sind. Sie werden durch einen unteren, am Hilfsrahmen befestigten Dreieckslenker, geführt. Vierpunkt-Gummilager reduzieren die von Straßenunebenheiten auf die Karosserie übertragenen Vibrationen. Auch hinten kommt eine Einzelradaufhängung in Form einer Mehrlenker-Konstruktion zum Einsatz, die in ähnlicher Form auch im Mazda6 Verwendung findet. Die auf die Räder wirkenden Kräfte werden über vier Lenker auf den Achskörper übertragen. Die getrennte Anordnung von Federn und Dämpfern reduziert die Reibung der Dämpfer und sorgt ferner für große Federwege und einen größeren Kofferraum. Die Führung übernehmen pro Seite je zwei Quer- und ein Längslenker.

Mazda3 mit 2,0-Liter-Benziner und 1,6-Liter-Turbodiesel sind serienmäßig mit einer elektrohydraulischen Servolenkung bestückt. Sie kombiniert die Vorteile einer hydraulischen Servolenkung mit der variablen Unterstützung eines elektrischen Systems. Die Hydraulikpumpe wird nicht mehr über einen Zahnriemen von der Kurbelwelle aus angetrieben, sondern durch einen Elektromotor. Dieser drosselt die Leistung, sobald keine Servohilfe benötigt wird. Der verringerte Energiebedarf führt direkt zu niedrigerem Kraftstoffverbrauch.

Alle anderen Mazda3 werden mit einer konventionellen, rein hydraulischen Lenkunterstützung ausgeliefert. In beiden Fällen ist eine präzise Lenkkontrolle und ein sehr guter Kontakt zur Fahrbahn gewährleistet.

Die Bremsanlage ist mit einem Vierkanal-ABS, elektronischer Bremskraftverteilung (EBD) und mechanischem Bremsassistenten bestens gerüstet. Innenbelüftete Scheibenbremsen (Durchmesser 300 Millimeter beim 2,0-Liter-Benziner, sonst 278 Millimeter) und massive Scheiben an der Hinterachse (Durchmesser 280 Millimeter beim MZR 2.0-Liter, sonst 265 mm) bürgen für exzellente Verzögerungswerte.

Eine dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) ist zusammen mit der elektronischen Traktionskontrolle TCS ab der Ausstattungsstufe „Exclusive“ serienmäßig installiert; für die „Comfort“-Modelle (außer 1,4 l MZR) ist der elektronische Helfer optional zu ordern.

Dreifach-H-Struktur ist zentrales Element der Überlebenszelle

Kernelement des passiven Sicherheitspakets des Mazda3 ist die Dreifach-H-Struktur. Sie minimiert bei einem Unfall die Deformation der Fahrgastzelle und leitet die Aufprallenergie auf genau definierten Lastpfaden in die Karosseriestruktur ein. Bei einem Frontalaufprall wird die Energie von den vorderen Längsträgern über eine dreigabelige Struktur bis in die A-Säulen und die Seitenschweller geleitet – so bleibt die Deformation der Fahrgastzelle im Fußbereich von Fahrer und

Beifahrer so gering wie möglich. Zur weiteren Verstärkung verbindet eine stabile Quertraverse die Längsträger.

Bei einem seitlichen Aufprall verteilen große Mittelstreben, Querträger und Seitenstreben die Energie auf die Karosserie. Auch die Heckstruktur ist extrem stabil ausgeführt und besteht sogar den in den USA üblichen Crashtest mit 80 km/h, der weltweit als der Härteste gilt. Die hinteren Längsträger bestehen aus hochfestem Stahl, sie absorbieren im Ernstfall optimal die Aufprallenergie. Schließlich tragen auch drei stabile Querträger im Dach zur Stabilität der gesamten Karosserie bei. Der Tank sitzt kollisionsgeschützt vor der Hinterachse.

Der Mazda3 ist serienmäßig mit Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie mit Seiten-Airbags ausgestattet. Dazu kommen über die gesamte Innenraumlänge reichende Kopf-Schulter-Airbags. Die vorderen Sicherheitsgurte sind mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet, um so Spitzenbelastungen auf den Brustkorb zu vermindern.

Die Sicherheit des Fahrers wird durch zusätzliche konstruktive Maßnahmen erhöht. So schiebt sich die Sicherheitslenksäule bei einem Frontalaufprall zusammen und verringert die Gefahr von Kopf- und Brustverletzungen. Das Bremspedal klappt bei einem harten Zusammenstoß in den Fußraum weg.