

Biltest: Mazda 3



Samma snåldiesel som hos Volvo, Ford, Peugeot och Citroën. Men i en annorlunda bil... Hur bra blir det?

Regeringen vill med nästa miljöbilsdefinition låta tunga bilar få släppa ut mer än lätta. Mazdas bilar visar hur fel tänkt det är – många av Mazdas modeller är över hundra kilo lättare än konkurrenternas, utan att det går ut över säkerhet eller komfort. 3-serien är en av dem, och vi kan genast konstatera att den lägre vikten är ett plus.

Pigg lättviktare

Låg vikt är en del i att Mazda 3 med viss marginal klarar miljöbilsdefinitionen, trots att den inte har särskilt mycket bränslebesparande teknik, som stopp-startsystem eller lätttrullande däck. Mazda har själva utvecklat ett hypereffektivt system för att stänga av motorn så fort den inte behövs, men tekniken funkar ännu bara på bensinbilar och man har valt att inte köpa in andras teknik för dieslarna.

Mazda 3 1.6 MZ-CD

Drivmedel: Diesel

Pris: Från 184 900 kr (kampanj, annars 197 900 kr)

Miljöpåverkan: 117 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 4,3 l/100 km

Växellåda: Sexväxlad manuell

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard, krockkuddar bak extra.

Motor: 1,6 liter, 115 hk vid 3 600 r/m, vridmoment 270 Nm vid 1750-2500 r/m

Mått: L 446 cm, B 175 cm, H 147 cm, axelavstånd 264 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 330 kg, maxlast 500 kg, släp 1300 kg, bagage 340 l

Tankvolym: 55 l

Prestanda: 0 – 100: 11,0 sek, toppfart 186 km/h

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, gratis parkering i vissa kommuner.

Förmånsvärde: Ca 2 500 kr/mån

Garantier: Nybil 3 år, vagnskade 3 år, lack 3 år, assistens 3 år, rost 12 år



Dieseln är samma som hos Volvo, Ford, Peugeot och Citroën, men uppdaterad med lägre kompression för att sänka förbränningstemperaturen och därmed bildningen av kväveoxider. Mazda har också gått motsatt väg mot många andra och tagit bort den ena kamaxeln och gått ner från fyra till två ventiler per cylinder, allt för att minska motorns inre friktion. Vi snittar 0,54 liter milen, en deciliter över det angivna. Det är ändå godtagbart eftersom testet genomförs i tiogradig kyla och med en helt ny motor – dieslar behöver drygt 1000 mil innan deras förbrukning är som lägst. En parkeringsvärmare från Webasto är standard, vintertid ökar den förbrukningen med uppemot en deciliter per mil om det är riktigt kallt.



Den låga vikten gör också att bilen är pigg i responsen och accelererar relativt snabbt, även om Mazdas "Zoom-zoom"-marknadsföring känns lite överdriven. För att förstärka den sportiga känslan är fjädring och stötdämpning väldigt hård, vilket irriterar vid vanlig körning. Tyvärr är den elektriska styrningen väldigt lätt, vilket i blixthalka flera

GRÖNA BILISTER

gångar får mig att tro att jag tappat väggreppet. När det verkligen sker griper antisladdsystemet effektivt in, och de låsningsfria bromsarna stoppar bilen effektivt. Skulle man ändå krocka, är säkerheten hög, med fem stjärnor i Euro NCAP, aktiva nackstöd, krockgardiner fram och bak och sidokrockkuddar fram som standard. Bak finns de inte ens som tillval, inte heller knäckrockskydd.



Många växlar, trånga stolar

I den senaste uppdateringen fick dieseln en sexväxlad låda och en växellindikator som berättar vilken växel som är lämpligast. Dieselns höga vridmoment gör att man oftast kan ligga kvar på hög växel, även om sjätte växeln fungerar bäst från ungefär 80 km/h. Bensinversionen med sitt mycket sämre vridmoment hade behövt alla dessa växlar, men den har bara en femväxlad låda. Vi gillar att Mazda håller fast vid en vanlig handbroms som tar på bakhjulen, istället för de allt vanligare elektroniska som är svåra att använda t.ex. för start i backe. Tyvärr är bilen gammaldags dieselknattrig på låga

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

varv och motorljuden ganska höga inuti kupén – kanske har Mazda sparat in ett och annat kilo på ljudisolering?

Fram sitter man i för små stolar, som är svåra att ställa in eftersom reglagen sitter i det trånga utrymmet mellan dörren och stolen. Ratten är bara vippbar, inte ställbar i höjd- och längdledd, vilket bidrar till att man bara sitter halvhyfsat. I vinterkylan imponeras vi av stolvärmen med fem effektiva steg och saknar rattvärme.

Instrumenteringen ska vara sportig, med djupa rundlar för hastighets- och varvräknare, vilket också betyder att man ser instrumenten bra även i skarpt dagsljus. Övriga displayer är blandade, med färddatorn i gammaldags grått på svart, som om digital display nyss uppfunnits. På ratten sitter så många knappor att man måste flytta blicken från vägen för att se vad som är vad.

Bak är takhöjden okej, medan plats för knän och fötter är mer begränsad. De högt uppdragna bakre sidorutorna gör att barn har svårt att se ut och betyder att kupén blir mycket mörk (den enda klädseln till Mazda 3 är en mörk textil, läder går inte att köpa till).

Dieseln bästa valet

3-seriedieseln finns som fyradörrars sedan och den testade femdörrars halv kombin. De har samma pris, så för oss är halv kombin det självklara valet. Bagageutrymmet är hyfsat stort och lättlastat, men när man faller baksätet blir golvet inte plant. Det finns inget extrautrymme under golvet, här ligger ett nödreservhjul som borde kunna ersättas med ett reparationskit.

Utrustningspaketet Advance är standard i Sverige, med luftkonditionering, farthållare, färddator och cd-spelare ingår, om än med de sämsta högtalarna vi varit med om på länge. Advance Plus kostar 12 000 kr extra, det ger större fälgar, dimmljus fram och parkeringssensorer bak, en mer avancerad klimatanläggning, sportstolar och regnsensorer. Advance Plus är en förutsättning om man vill ha navigationssystem, medan avancerad säker-

hetsutrustning som filbytesvarnare, bi-xenonstrålkastare och adaptivt kurvljus är dyra tillval.

Mazda har kampanjpris på dieseln nu, 184 900 kr, vilket är 15 000 kr mer än för bensinversionen med samma motorstorlek. Dieseln är överlägsen på alla punkter – tio hästar mer, nästan dubbla vridmomentet, sex växlar istället för fem, och klarar miljöbilsklassningen. Vill man ha en Mazda 3 är dieseln alltså ett självklart val. En större diesel, 2,2 D, finns också, men den är 50 000 kr dyrare och inte miljöbilsklassad, utan snarare ett sporbilsalternativ med sina 185 hästar.

Gentemot konkurrenterna är Mazdan ganska billig, men garantierna är sämre än för andra japaner och koreaner, och det börjar kännas omodernt att spy ut avgaser vid rödljuset.



Vi gillar

- Lätt bil
- Pigg
- Snål
- Ganska billig

Vi ogillar

- Bullrig
- Ingen stopp-startteknik
- Små stolar fram

Överväg också

- Snåldieslar av Kia C'eed, Hyundai i30, Ford Focus, etanolversionen av Ford Focus eller VW Golf



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Februari 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.