



## Mazda 6 Sport Kombi 2.2 CD Dynamic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(120 kW / 163 PS)

**D**as ging schnell: kaum ein Jahr mit dem neuen Mazda 6 auf dem Markt, ersetzt der japanische Hersteller seinen 2-l-Diesel durch einen neuen 2,2-l-Vierzylinder-Turbodiesel. Diesen gibt es in drei Leistungsstufen, hier im Test trat die mittlere mit 163 PS an. Das Aggregat läuft bei niedrigen Drehzahlen etwas brummig, ab 1.500 U/min. aber recht ruhig und unverschämt kräftig. Beim Verbrauch zeigt er sich aber zurückhaltend, wer es vernünftig angehen lässt, bleibt unter 6 l/100 km. Wer die Leistung genießt, muss mit um die 7,5 l/100 km rechnen. Im Innenraum geht's geräumig zu, an Materialqualität und Verarbeitung gibt's nichts auszusetzen. Sehr positiv: Sicherheitsdetails wie ein Spurwechsel-Assistent sind Serie - hier ist Mazda Vorreiter. Und deshalb geht der Preis von ab 31.600 Euro für das Gebotene in Ordnung. **Karosserievarianten:** Limousine, Schrägheck, Kombi **Konkurrenten:** Citreon C5, Ford Mondeo, Opel Insignia, Peugeot 407, Skoda Octavia, Toyota Avensis, VW Passat

- +** gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, großer Kofferraum, gute aktive und passive Sicherheit, zahlreiche praktische Details, kräftiger und sparsamer Motor
- kein Reserverad, keine Automatik erhältlich, hinten viel zu kurze Kopfstützen, teure Versicherung



### ADAC-URTEIL



Stand: März 2009  
Text: M. Ruhdorfer

2,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, die Spaltmaße gleichmäßig und die Türen fallen leicht und mit hochwertigem Klang ins Schloss. Der Unterboden des Wagens ist weitgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und den Kraftstoffverbrauch. Der Innenraum des neuen Mazda 6 überzeugt durch korrekte Verarbeitung, die Materialien wirken haptisch angenehm und strapazierfähig. Dunkle Blenden bringen einen Hauch von Luxus. Lenkrad und Schalthebel sind lederbezogen. Auf der Dachreling dürfen bis 100 kg Gepäck transportiert werden. Die Türausschnitte sind nach außen zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet, Kunststoffauflagen schützen die lackierten Schweller vor Kratzern.

⊖ Es fehlen seitliche Schutzleisten, die die Karosserie bei kleinen Parkremplern und dem Kontakt mit fremden Autotüren schützen würden. Die Stoßfänger sind einteilig und lackiert - teure Reparaturen sind vorprogrammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem man kleinste Beschädigungen notdürftig abdichten kann. Immerhin sind Schraubenschlüssel und Wagenheber vorhanden.

2,6

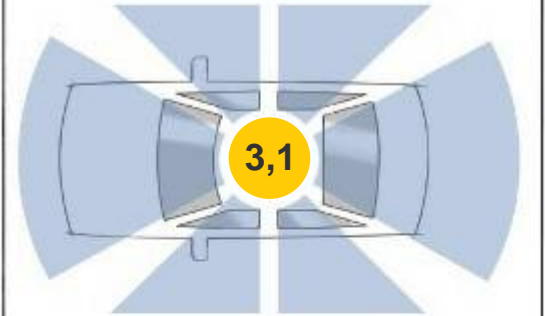
### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 6 Sport Kombi nur mäßig ab. Die Sichtbehinderung durch Pfosten und Kopfstützen halten sich noch im durchschnittlichen Rahmen, keine der Abdeckungen ist besonders breit. Obwohl die hinteren Kopfstützen weitgehend versenkbar sind, ist der Heckabschluss nicht gerade niedrig, was beim rückwärts Einparken stört. Die serienmäßigen akustischen Abstandswarner (vorn und hinten) sind hier sehr hilfreich.

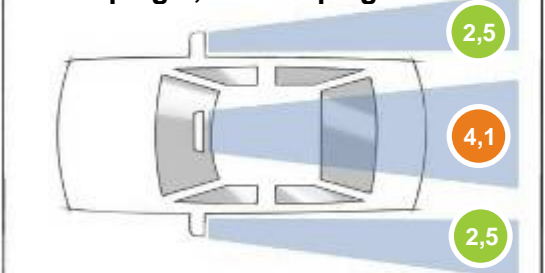
⊕ Nach vorn sieht der Fahrer viel, weil die Front stark abfällt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Bi-Xenonlicht mit statischem Kurvenlicht ist serienmäßig und leuchtet die Fahrbahn gut aus.

⊖ Bei schlechter Witterung sieht man in den Außenspiegeln wenig, weil sie wie die Seitenscheiben stark zur Verschmutzung neigen. Das Bild im Innenspiegel ist klein.

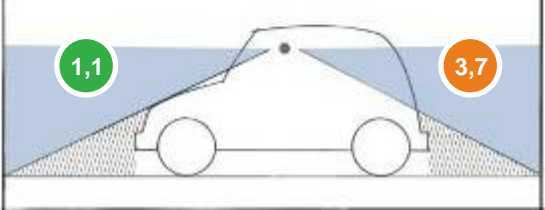
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sichtbehinderungen nach schräg hinten halten sich noch im erträglichen Rahmen.

2,8

## Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus. Man muss aber auf den Kopf aufpassen, weil die Türöffnungen nicht sehr hoch sind. An den vorstehenden Türschwellern macht man sich schnell die Hosen schmutzig. Für den Beifahrer und die hinten außen Sitzenden gibt es Haltegriffe.

⊕ Gegen Aufpreis gibt's ein schlüsselloses Zugangssystem, das gut funktioniert und sehr praktisch ist. Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, entriegelt wird automatisch an den Vordertüren, gestartet per Knopfdruck.



Mit 480 l Kofferraum-Volumen übertrifft der aktuelle Mazda 6 Kombi seinen Vorgänger um 85 l. Damit liegt er in seiner Klasse im überdurchschnittlichen Bereich.

1,2

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Längenzuwachs der Karosserie kommt hauptsächlich dem Kofferraum zu Gute. Der fasst nun 480 l, was für die Fahrzeugklasse sehr viel ist (Vorgänger 395 l). Klappt man die komplette Rücksitzlehne vor, erweitert sich der Stauraum auf 905 l (gemessen bis Fensterunterkante).

1,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen (man muss aber darauf achten, dass man die Hand schnell genug aus der wenig günstig angeordneten Griffmulde zieht, wenn man mit Schwung schließt). Die Abdeckjalousie ist an der Heckklappe befestigt, dadurch rollt sie sich beim Öffnen und Schließen automatisch aus und ein. Der niedrige Ladeboden (60 cm über der Straße) und die große Öffnung des Kofferraums ermöglichen leichtes Einladen des Gepäcks. Der Boden ist vollkommen eben, auch wenn die Rücksitzlehne komplett vorgeklappt ist.

⊖ Beim Verstauen von sehr sperrigen Gegenständen erweist sich die nach hinten abfallende Karosserielinie und die schräge Heckpartie als wenig praktisch. Die Beleuchtung ist eher schwach, weil es nur eine (sehr praktische) Lampe am Kofferraumdeckel gibt.

1,5

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne und -fläche sind im Verhältnis 60:40 geteilt. Beide Teile klappen bei Betätigung separater Hebel (von der Rückbank oder vom Kofferraum aus) nach vorne; dabei senkt sich die Sitzfläche automatisch etwas ab, so dass sich eine ebene Fläche ergibt. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Zurückgeklappt werden sie vom Innenraum aus, was etwas Kraft erfordert. Die Gurte können nicht eingeklemmt werden, da sie in die Lehnen integriert sind. Das vordere Teil der Bodenplatte kann aufgestellt werden und dient dann als Barriere gegen Vorrutschen kleineren Gepäcks, wobei allerdings sehr kleine Gegenstände seitlich in einem Schlitz verschwinden können.

⊖ Eine Durchladeluke für Ski oder ähnliches in der Rücksitzlehne ist nicht erhältlich.

## 2,0 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Die Grundfunktionen sind meist logisch und nach kurzer Eingewöhnung zu betätigen (Licht, Blinker, Wischer, etc.). Fenster und Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale und Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente lassen sich gut ablesen, wobei die roten Zahlen und die Hintergrundbeleuchtung nicht optimal sind. Momentan- und Durchschnittsverbrauch werden digital angezeigt, ebenso Außentemperatur und Reichweite. Scheinwerfer und Wischer schalten sich sensorgesteuert automatisch ein. Das optional erhältliche Navigationssystem hat einen großen Bildschirm mit klarer Grafik, die Handhabung per Touch-Screen ist schnell zu verstehen. Das aufpreispflichtige Bose-Soundsystem mit 8 Lautsprechern und Subwoofer in der Reserveradmulde ist sehr zu empfehlen und bietet einen guten und klaren Klang. Leseleuchten gibt es nur vorne.

⊖ Auf dem Lenkrad befinden sich viele Schalter, die leicht verwechselt werden können. Die rot beleuchteten Symbole in den Schaltern sind nachts weniger gut zu erkennen. Die gewählten Einstellungen für die Heizung sind nicht an den Schaltern selbst zu sehen, sondern in einem weiter oben liegenden unübersichtlichen Display. Die vielen unterschiedlichen akustischen Warnsignale verwirren teilweise mehr als dass sie Aufschluss über die Ursache geben. Insgesamt fehlt es an brauchbaren Ablagen, auch ein Flaschenhalter ist nicht zu finden.



Modern gestaltet und sehr gut verarbeitet erfüllt der Fahrerplatz auch höhere Ansprüche. Die Funktionalität kann weitgehend überzeugen.

### 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Innenbreite und Kopffreiheit sind groß, der Fahrersitz lässt sich wie beim Vorgängermodell für Personen bis zu einer Größe von fast zwei Metern Größe zurückschieben. Die hohe Karosserieflechte sorgt für ein etwas gedrungenes subjektives Platzgefühl, das aber auch Geborgenheit vermitteln kann.

### 2,4 Raumangebot hinten\*

⊕ Zwei Personen haben auf der Rückbank große seitliche Bewegungsfreiheit. Kopf- und Kniefreiheit reichen ebenso wie vorne für fast 2 Meter große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

⊖ Sitzt auch noch eine dritte Person auf dem Sitzplatz dazwischen, wird es eng.



Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist großzügig, Personen bis 1,95 m Körpergröße haben ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist eher schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.



## 2,4 KOMFORT

### 2,4 Federung

⊕ Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt und straff ausgelegt. Meist werden die Unebenheiten gut absorbiert und der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Die Wankbewegungen sind gering. Nur bei kleinen Unebenheiten spüren die Insassen öfters eine gewisse Stößigkeit, die sich aber bei zunehmender Beladung verliert. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in Grenzen.

### 2,5 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze sind straff und bequem gepolstert. Sie bieten genügend Halt im Lendenwirbelbereich, wobei der Fahrer sich die Lordosenunterstützung in horizontaler, jedoch nicht in vertikaler Richtung einstellen kann. Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellbar. Hinten können sich die Mitfahrer über eine hohe, günstig geformte Lehne freuen.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Auf der Rücksitzbank haben erwachsene Mitfahrer zu wenig Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat.

### 2,3 Innengeräusch

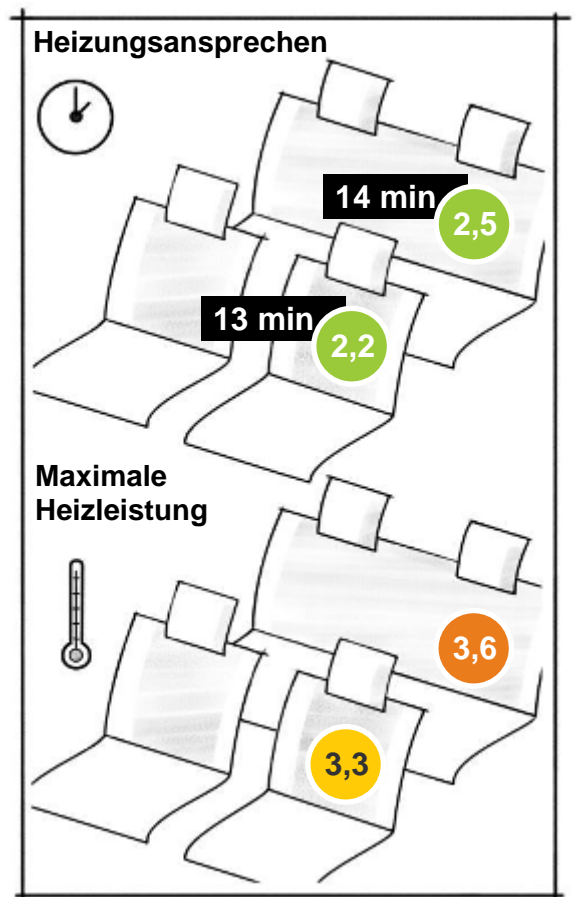
⊕ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Der Motor ist aber kein Leisetreter, vor allem unter Last klingt er kernig. Bei höherem Tempo vermischen sich diese Geräusche mit den Windgeräuschen. Insgesamt trotzdem ein angenehmer Reisewagen.

### 2,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat einstellen. Eine effektiv arbeitende Klimaautomatik ist serienmäßig. Die Heizung spricht vorne recht gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung. Auch hinten bewegen sich Heizansprechen und -wirkung im noch guten bis zufriedenstellenden Bereich.

⊖ Die Luftmengenverteilung nach oben, mitte und unten lässt sich nur grob und nach bestimmten Kombinationen regeln.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,8 Fahrleistungen\*

⊕ Mit dem 163-PS-Turbodiesel geht es flott voran. Überholmanöver sind im Handumdrehen erledigt. Auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, der Mazda 6 beschleunigt zügig und mit Nachdruck. Unter 1.500 U/min. ist der Motor eher zurückhaltend, darüber zieht er dann ordentlich an, um ab 2.000 U/min. nochmals merklich nachzulegen. Bis 4.000 U/min. lässt der Vierzylinder nicht locker und zeigt sich drehfreudig.

---

### 2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft recht ruhig, unter 1.500 U/min. ist er aber brummig. Vergleichbare Motoren laufen bei manchen Konkurrenten harmonischer, trotz der Ausgleichswellen.

---

### 2,0 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln, nur wenn es sehr eilt, stört leichtes Haken. Die Schaltwege sind kurz. Der Rückwärtsgang kann geräuschlos eingelegt werden und ist durch Drücken des Schalthebels klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt.

---

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Ganganschlüsse sind stimmig und ermöglichen zügiges Beschleunigen ohne große Drehzahlsprünge. Das Drehzahlniveau liegt im angenehmen Bereich, auch bei hoher Autobahngeschwindigkeit.

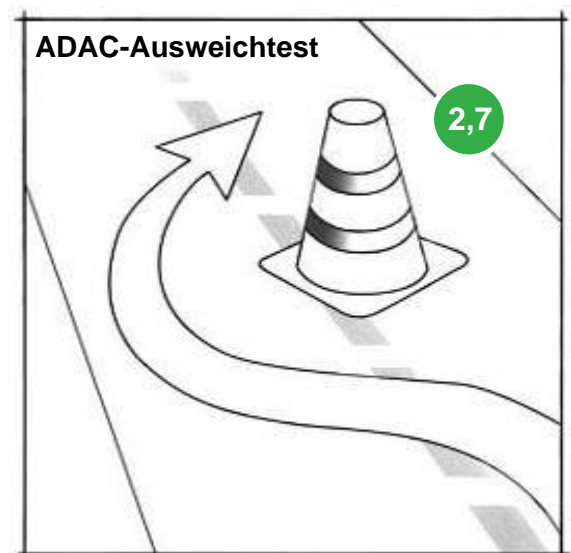
---

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen ist weitgehend richtungsstabil, läuft nur gelegentlich den Unebenheiten nach - der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Für kritische Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, ist das elektronische Stabilitätssystem DSC installiert, das die Schleudergefahr verringern kann. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Vorwärtkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC- Ausweichtest bleibt der Mazda relativ gut beherrschbar, es ist aber viel Kurbelarbeit am Lenkrad erforderlich. Das DSC arbeitet effektiv und verhindert schleudern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 1,8 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist untersteuernd ausgelegt, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das DSC dem Fahrer, kritische Situationen besser zu meistern. Bei Beladung ändert sich das Kurvenverhalten wenig, der Mazda 6 Sport Kombi bleibt gut beherrschbar.

## 2,6 Lenkung\*

Die Lenkung spricht genügend schnell an und ist zielgenau, nur bei sehr hohem Tempo nicht allzu präzise. Sie vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die recht direkte Auslegung machen sich beim Rangieren auf engem Raum positiv bemerkbar, der eher große Wendekreis von fast 12,2 Metern dagegen weniger.

⊖ Die Lenkung stellt nicht mit ausreichend Nachdruck wieder in die exakte Mittellage zurück.

## 2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind 38,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist heutzutage nur noch ein durchschnittlicher Wert.

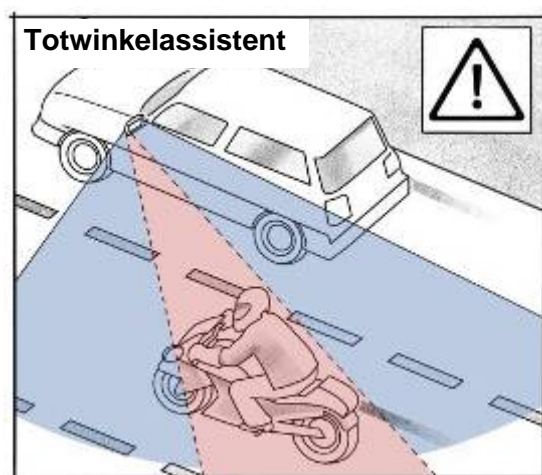
⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern in Gefahrensituationen helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser zu nutzen. Auch bei starker Beanspruchung zeigt sich die Bremsanlage recht standfest, Fading ist kaum feststellbar.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischem Stabilitätssystem und Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den von hinten herannahenden Verkehr. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle gibt's in Serie. Der ebenfalls serienmäßige Totwinkel-Assistent arbeitet mit Radar und funktioniert zuverlässig, die Warnungen erfolgen aber erst bei recht geringem Abstand. Der Motorstart ist nur mit gedrücktem Kupplungspedal möglich (schlüsselloser Zugang im Testwagen).

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

---

**2,9**

## Passive Sicherheit - Insassen

Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht für Insassen bis ca. 1,75 m Größe. Sie sind reaktiv und sorgen so für optimalen Schutz bei einem Heckaufprall.

**+** Das Airbag-System umfasst Front-/Seiten-Airbags sowie seitliche, von vorne bis hinten durchgehende Kopf-Airbags. Nach der neuen EuroNCAP-Norm erreicht der Mazda 6 als Limousine beim Insassenschutz gute 77 Prozent. Vorn und hinten warnen Piepser und Leuchten bei vergessenem Anschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter wieder öffnen.

**-** Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für ca. 1,55 m große Personen ausreichend hoch - völlig indiskutabel. Außerdem sind die Abstände zum Kopf etwas zu groß. Die Kopfstütze des Mittelsitzes ist noch niedriger.

---

**1,9**

## Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander haben auf der Rückbank nicht ausreichend Platz.

**+** Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Auf diesen Plätzen können auch die meisten Kinderrückhaltesysteme mit den Sicherheitsgurten stabil befestigt werden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

**-** Der Mittelsitz hinten ist für die Befestigung von Kindersitzen weniger geeignet, weil die Gurtanordnung und die Sitzkontur dafür ungünstig sind. Das Angurten von Sitzen fällt nicht so leicht, weil die Gurtschlösser lose und nicht fixiert sind.

---

**3,2**

## Fußgängerschutz

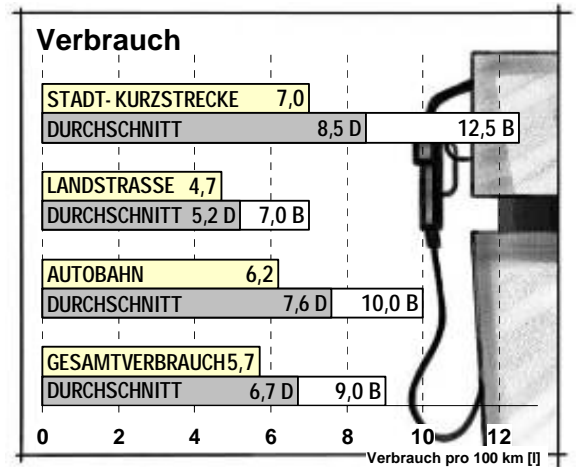
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist nun nach der neuen Norm ab 2009 vorhanden, es werden 49 Prozent und damit ein zufriedenstellendes Resultat erreicht.



## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Mazda 6 Sport Kombi 2.2 CD beträgt nach der EcoTest-Messung 5,7 l Diesel pro 100 km. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 152 g pro km. Damit erhält er 36 Punkte im ADAC EcoTest. Innerorts verbraucht er 7,0 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,2 l alle 100 km. Diese Werte zeigen, dass eine Leistungsabforderung zu einer deutlichen Verbrauchssteigerung führt, während der Motor bei ruhiger Konstantfahrt (z.B. außerorts) erstaunlich sparsam mit dem Sprit umgeht für ein Auto dieser Größe.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Ein geschlossener Partikelfilter fängt Rußpartikel aus dem Abgasstrom und verbrennt sie praktisch rückstandsfrei. Negativ fallen hauptsächlich die Stickoxidwerte im Autobahnzyklus auf. Das gibt Punktabzug und so bekommt der Mazda im ADAC EcoTest nur 37 Punkte bei den Schadstoffen und damit 73 Punkte insgesamt. Das reicht aber für gute 4 EcoTest-Sterne.

⊖ Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei 172 g pro km und damit weit entfernt von dem für 2008 angestrebten Wert von 140 g/km.

## 3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,4 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Hier ist der Mazda 6 Sport Kombi mit dem Dieselmotor relativ genügsam, daher halten sich die Betriebsausgaben in Grenzen und es wird eine gute Bewertung erreicht.

### 4,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

### 2,6 Wertstabilität\*

⊕ Dank der modernen Technik und des relativ neuen Produktstatus wird ein beständiger Restwertverlauf erwartet. Es wird kein komplett neues Modell innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums erwartet.

### 3,6 Kosten für Anschaffung\*

Ab 31.600 Euro ist die geteste Ausführung erhältlich - das ist eine Menge Geld. Allerdings erhält der Kunde ein Auto mit umfangreicher Ausstattung und einem kräftigen und sparsamen Motor. Details wie Reifendruckkontrolle und sogar der Totwinkel-Assistent sind Serie - das gibt es bei der Konkurrenz höchstens gegen Aufpreis. Insofern ist dieses Modell durchaus eine Empfehlung.

### 4,1 Fixkosten\*

– Teuer in Haftpflicht und Vollkasko, sehr teuer bei der Teilkasko - so kann der Mazda 6 bei den festen Kosten nicht Punkten. Hinzu kommen noch hohe Steuern. Das macht den Diesel eher für Vielfahrer und für Leute mit einem hohen Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung interessant.

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die Betriebskosten wären sehr günstig, teuer sind aber Versicherung und Steuer. Da hilft auch der niedrige Wertverlust wenig. Und so ergeben sich nur gute bis zufriedenstellende monatliche Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN						
in der preisgünstigsten Modellversion						
TYP	1.8	2.0	2.5	2.2 CD	2.2 CD	2.2 CD
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999	4/2488	4/2184	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	88(120)	108(147)	125(170)	92(125)	120(163)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	165/4300	184/4000	226/4000	310/1800	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	11,7	10,3	8,3	10,9	9,2	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	208	217	192	210	216
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,3 S	8,3 S	5,7 D	5,7 D	5,9 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	14/19/20	17/20/22	18/21/24	18/23/24	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	126	142	196	267	267	273
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	515	574	660	525	585	598
Preis [Euro]	23900	27200	30400	25900	29100	29800

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2184 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 4,7/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 152g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4785/1795/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	1120 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	340 Euro
Monatliche Gesamtkosten	614 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24
Grundpreis	31.600 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mazda 6 Sport Kombi 2.2 CD Dynamic (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(statisch)	Serie
LED-Bremsleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Paket, vorn + hinten)	960 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage (mit 6fach-CD-Wechsel)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry (Professional-Paket)	960 Euro°
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (Sitzeinstellung elektrisch)	1320 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach(Glas)	790 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,3
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,2	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Variabilität	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,4
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Schadstoffe	2,3
Federung	2,4		
Sitze	2,5	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	1,4
Klimatisierung	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,1
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest