



## Mazda 6 Sport 1.8 Active

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

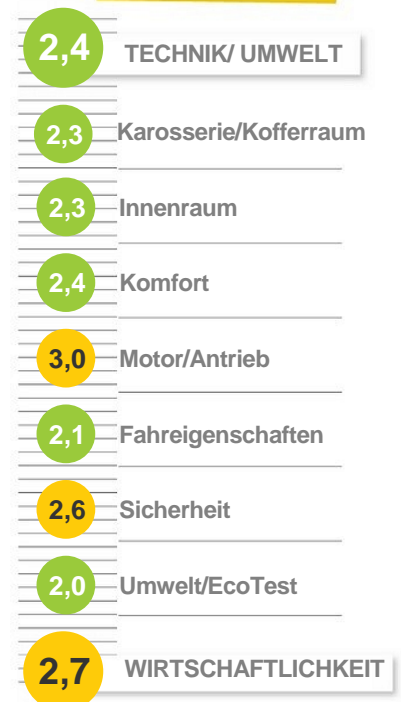
**M**azda hat seinem Mittelklasse-Modell 6 Sport ein Facelift verpasst. Es ist eher dezent ausgefallen und nur auf den zweiten Blick zu erkennen. Als einziger Motor blieb der 1,8-l-Benziner unangetastet, ab September folgt wenigstens die Euro-5-Norm. Der Basismotor erfüllt nur rudimentäre Bedürfnisse für Gelegenheitsfahrer. Er ist durchzugsschwach und hat sowohl mit der langen Getriebeübersetzung als auch dem Fahrzeuggewicht zu kämpfen. Immerhin hält er sich aber beim Verbrauch eher zurück. Das Fahrwerk ist etwas straff geraten, es wurde aber sicher abgestimmt. Das Raumangebot ist ein echter Pluspunkt, richtig groß sogar der Kofferraum. Und da die Serienausstattung umfangreich ausfällt, sollte man sich den Mazda 6 Sport in jedem Fall näher anschauen - vielleicht gefällt ein anderer Motor besser, die Karosserie ist jedenfalls ein Kaufargument. **Karosserievarianten:** Schrägheck, Limousine, Kombi **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo, Opel Insignia, Skoda Octavia

**+** gutes Platzangebot, großer Kofferraum, umfangreiche Serienausstattung

**-** Kopfstützen zu niedrig, schwacher Motor



### ADAC-URTEIL



2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### 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 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 dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck transportiert werden. Die Türausschnitte sind nach außen gut gegen Verschmutzen abgedichtet, Kunststoffauflagen schützen die lackierten Schweller vor Kratzern. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 507 kg (inkl. Fahrer).

⊖ 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.

2,6

### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 6 Sport 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.

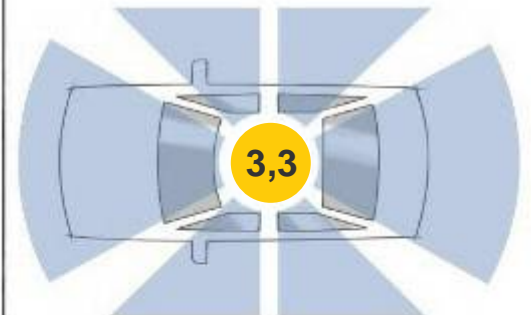
⊕ Nach vorn sieht der Fahrer viel, weil die Front stark abfällt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Die im Business-Paket enthaltenen Xenonlichter sind empfehlenswert, sie enthalten auch eine Kurvenlichtfunktion.

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

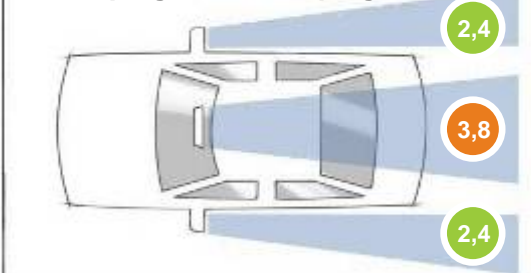


Schmale Dachsäulen und versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

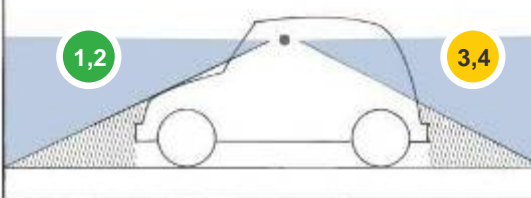
#### Rundumsicht



#### 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.

**3,0**

## Ein-/Ausstieg

Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, die Fenster öffnen und schließen, allerdings sind die beiden winzigen Druckknöpfe leicht zu verwechseln. Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus. Man muss aber auf den Kopf aufpassen, weil die Türöffnungen nicht sehr hoch sind; sie fallen nach vorne und nach hinten deutlich ab. An den vorstehenden Türschwelleren macht man sich schnell die Hosen schmutzig.

⊕ Solange irgendeine Türe geöffnet ist, kann man das Auto nicht verriegeln - so ist ein Aussperren praktisch ausgeschlossen. Für alle außen Sitzenden (außer Fahrer) sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

**0,9**

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fasst üppige 515 l, ein beachtlicher Wert in dieser Klasse. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich der Stauraum auf 915 l (gemessen bis Fensterunterkante). Da es sich um ein Schrägheck handelt und man die Kofferraumabdeckung entfernen kann, ist ein teilweises Beladen des Kofferraums bis zur Schreibe und zum Dachhimmel möglich.



**Großzügige 515 l Volumen fasst der Kofferraum des Mazda 6.**

**2,8**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 69 cm liegt die Ladekante recht hoch, die innere Bordwand stört mit knapp 20 cm vor allem beim Ausladen, über sie muss das Gepäck wieder gehoben werden. Da der Kofferraum sehr tief ist, kann man nach vorne gerutschtes Gepäck nicht mehr so leicht erreichen. Überhaupt fehlen dem Schrägheck leider die Kofferrauminnovationen des Kombis.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der kleine, hoch an der Klappe angeordnete Öffnungsknopf ist aber nicht ideal. Die Ladeöffnung fällt sehr groß aus, damit lässt sich das Gepäckabteil optimal be- und entladen. Das Format des Kofferraums ist insgesamt zweckmäßig, jedoch nicht ganz rechteckig, er wird durch die Radkästen etwas eingeschränkt.

⊖ Die Beleuchtung des Gepäckbereichs ist schwach.

**1,9**

## 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 die Lehnen vom Innenraum aus, was etwas Kraft erfordert. Die Gurte können nicht eingeklemmt werden, da sie in die Lehnen integriert sind.

⊖ Eine Durchladeluke für Ski o.ä. in der Rücksitzlehne ist nicht erhältlich. Kleine Utensilien lassen sich kaum brauchbar befestigen, in kleinen Fächern unterm Ladeboden kann etwas verstaut oder über die Verzurrösen festgebunden werden.

## 2,3

## INNENRAUM

## 2,1

## 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 längeneinstellbar), Pedale und Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente lassen sich gut ablesen. Momentan- und Durchschnittsverbrauch werden digital angezeigt, ebenso die Außentemperatur. 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 (im Testwagen nicht vorhanden). Das serienmäßige Bose-Soundsystem mit 8 Lautsprechern und Subwoofer in der Reserveradmulde bietet einen guten und klaren Klang. Leseleuchten gibt es nur vorne. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Die Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen, das Auto rollt beim Einkuppeln nicht zurück.

⊖ 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 sorgfältig verarbeitet erfüllt der Fahrerplatz auch höhere Ansprüche. Die Funktionalität kann weitgehend überzeugen.**

## 2,0

## Raumangebot vorne\*

⊕ Innenbreite und Kopffreiheit sind groß, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m Größe zurückschieben. Die hohe Karosserieflanke sorgt für ein etwas gedrungenes subjektives Platzgefühl, das aber auch Geborgenheit vermitteln kann.

## 3,0

## Raumangebot hinten\*

Zwei Personen haben auf der Rückbank große seitliche Bewegungsfreiheit. Für drei Erwachsene wird es eng. Die Kniefreiheit ist großzügig bemessen, am Kopf wird es etwas enger, hier stoßen bereits etwa 1,85 m große Personen an den Dachhimmel (Vordersitze für 1,85 große Leute eingestellt).



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz.**

## 2,4 KOMFORT

### 2,6 Federung

Federung und Dämpfung sind tendenziell straff ausgelegt, das mag zur braven Limousine nicht so ganz passen. Lange Bodenwellen werden gut absorbiert und bringen den Mazda 6 nicht aus der Ruhe. Kurzen Bodenwellen regen die Karosserie aber deutlich an. Einzelhindernisse bügelt das Fahrwerk zufriedenstellend aus. Die Wankbewegungen sind gering. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in durchschnittlichen Grenzen. Bei zunehmender Beladung reduziert sich die Stößigkeit auf kurzen Wellen.

### 2,4 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze sind 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. Die Lehnen der Vordersitze sollten für große Erwachsene höher sein. Hinten können sich die Mitfahrer über eine hohe, günstig geformte Lehne freuen. Für den Beifahrer sowie die hinten außen Sitzenden befinden sich am Dachhimmel Haltegriffe.

⊖ Auf der Rücksitzbank haben erwachsene Mitfahrer zu wenig Oberschenkelauflage, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

### 2,1 Innengeräusch

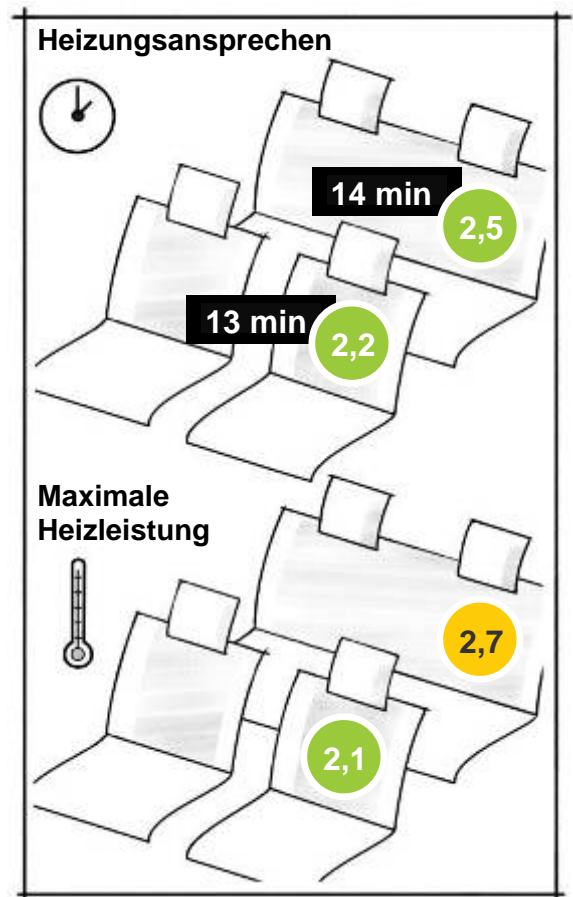
⊕ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Der Motor ist aber kein Leisetreter und brummt stets etwas. Bei hohen Drehzahlen kommt ein Dröhnen dazu. Bei höherem Tempo vermischen sich diese Geräusche mit den Windgeräuschen. Insgesamt trotzdem ein angenehmer Reisewagen, wenn man es ruhig angehen lässt.

### 2,3 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 gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung. Auch hinten bewegen sich Heizansprechen und -wirkung im 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

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

### 3,7 Fahrleistungen\*

Der 1,8-l-Vierzylinder-Benzinmotor hat es mit dem über 1,4 Tonnen schweren Mazda 6 Sport nicht leicht. Der Saugmotor weist vor allem eine recht geringe Elastizität auf. Wer also eine zufriedenstellende Beschleunigung erreichen will, muss den Motor ausdrehen und viel schalten. Etwas mehr Anlauf für einen Überholvorgang braucht man trotzdem - die Dieselmotoren zeigen sich hier deutlich spurtstärker.

### 2,3 Laufkultur

⊕ Die Insassen bleiben von Vibrationen weitgehend verschont, sie sind leicht spürbar, aber bei weitem nicht so ausgeprägt wie bei einem Dieselmotor. Erst bei hohen Drehzahlen wird der Motor lauter und rauher. Insgesamt ein eher unauffälliges Aggregat, das im Mazda 6 aber besser gedämmt ist als beispielsweise im Mazda 5.

### 2,6 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich recht leicht wechseln, nur wenn es sehr eilt, stört leichtes Haken. Die Schaltwege sind kurz und knackig.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, beispielsweise durch Drücken oder einen Sicherungsring am Schaltknäufel. So kann es auch mal während der Fahrt passieren, dass man versehentlich im Rückwärtsgang landet - das ist gefährlich fürs Getriebe. Wenn das Auto nicht steht, kracht es bei Einlegen des Rückwärtsganges. Wenn nicht alles optimal passt, bekommt man ihn schon auch mal gar nicht rein, dann muss man erst ein kleines Stück vorfahren.

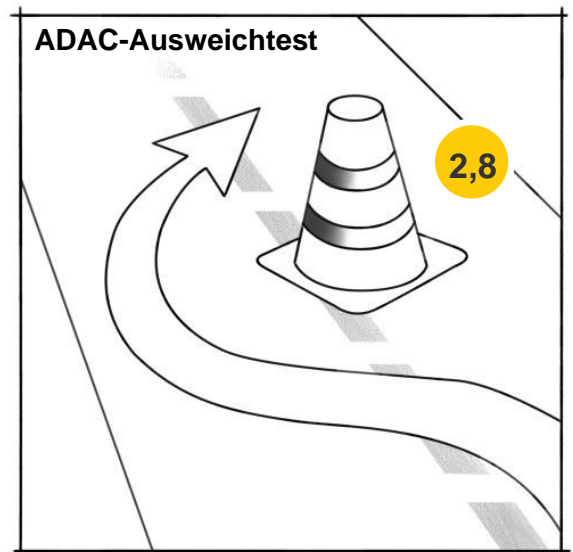
### 3,3 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes ist auf möglichst günstige Verbräuche abgestimmt. Das hat jedoch zur Folge, dass zum Beschleunigen oft zurückgeschaltet werden muss - denn der Motor ist dafür eigentlich zu durchzugsschwach. Die Ganganschlüsse selbst passen gut zueinander, es entstehen beim Durchschalten der Gänge keine zu großen Drehzahlsprünge.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest lenkt der Mazda zunächst leicht untersteuernd ein. Beim anschließenden Gegenlenken reagiert er deutlich auf den Lastwechsel und quittiert diesem mit ausgeprägtem Übersteuern.



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.

Nur mit viel Engagement am Lenkrad kann man die Schrägheck-Limousine abfangen. Hier sollte ESP früher und effektiver eingreifen.

⊕ Der Wagen fährt 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 Vorwärtskommen, wenn die Straße weniger griffig ist.

---

## 2,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist untersteuern ausgelegt, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das DSC dem Fahrer, kritische Situationen besser zu meistern. In Wechselkurven zeigt der Mazda 6 Sport leichte, aber unkritische Lastwechsel. Fährt man beladen zügig durch Kurven, drängt das Heck etwas mehr nach außen als unbeladen.

---

## 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung spricht genügend schnell an und ist ausreichend zielgenau, nur bei hohem Tempo nicht allzu präzise. Sie vermittelt dem Fahrer nicht gerade viel Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die ziemlich direkte Auslegung machen sich beim Rangieren auf engem Raum positiv bemerkbar, der eher große Wendekreis von fast 11,7 Metern dagegen weniger.

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

---

## 1,4 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind durchschnittlich nur 34,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). 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.

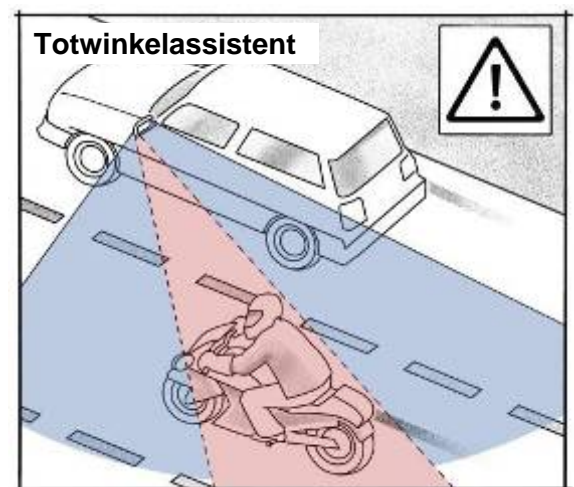
---

## 2,6 SICHERHEIT

---

### 2,2 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. Optional ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich.



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.

Serienmäßig dagegen ist der radargestützte Spurwechsellassistent. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

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

---

## 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht für Insassen bis ca. 1,75 m Größe. Sie sind aktiv ausgelegt 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. Vorn und hinten warnen Piepser und Leuchten bei vergessenem Anschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter wieder öffnen. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm wurde ein Rechtslenker unter die Lupe genommen - für den Linkslenker sind ähnliche Ergebnisse zu erwarten. Es wurden volle fünf Sterne für sehr guten Insassenschutz erreicht.

⊖ Es gibt keine sinnvollen Halter für Warndreieck und Verbandkasten. Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für ca. 1,60 m große Personen ausreichend hoch - indiskutabel. Außerdem sind die Abstände zum Kopf etwas zu groß. Die Kopfstütze des Mittelsitzes ist noch niedriger.

---

## 2,7 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 - aber nur, wenn man diese Funktion beim Händler nachrüsten lässt; vor dem Facelift war dies Serie. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. EuroNCAP vergab 40 von 49 Punkten für einen guten Kinderschutz im Mazda 6 Sport.

⊖ Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Der Mittelsitz hinten ist für die Befestigung von Kindersitzen weniger geeignet, weil die Gurtanordnung und die Sitzkontur dafür ungünstig sind.

---

## 3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Mazda 6 18 Punkte und damit zwei Sterne erreichen. Die Randbereiche der Motorhaube sind noch zu unnachgiebig gestaltet.



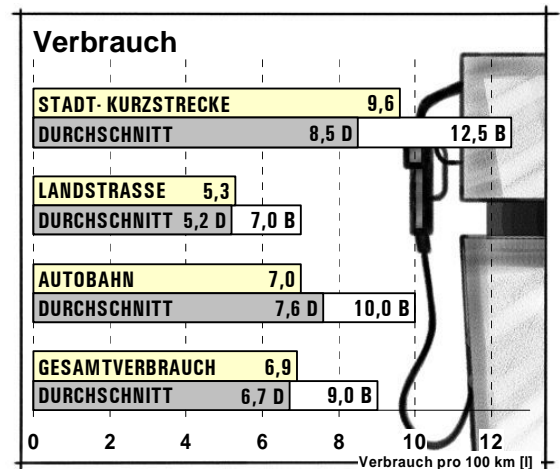
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Mazda 6 Sport mit dem 1,8-l-Benziner liegt bei 6,9 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 162 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht das nur für 33 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,6 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 7,0 l Super pro 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der Kohlenmonoxid-Ausstoß leicht erhöht. Trotzdem kann der Japaner 47 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt dies 80 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,8 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 1,8-l-Benziner im Mazda 6 Sport nicht besonders sparsam mit dem teuren Superbenzin umgeht, kann er hier nur eine zufriedenstellende Bewertung erringen.

### 2,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der 1,8 Liter-Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Laut Hersteller wird in den Mazda 6 eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Die relativ hohen Ausgaben für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### 3,4 Wertstabilität\*

Die Restwertentwicklung des Mazda 6 Sport wird als durchschnittlich prognostiziert, Mazda verfügt über ein gutes Image der Zuverlässigkeit, negativ wirken sich aber fehlende Spritspartechniken aus, zudem ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ein Modellwechsel zu erwarten.

## 2,8 Kosten für Anschaffung\*

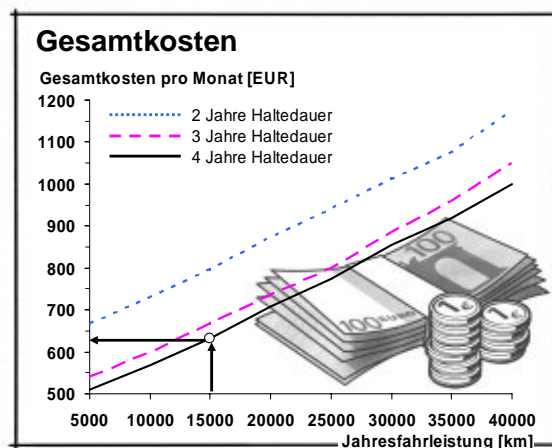
Mit einem Anschaffungspreis von knapp 27.000 Euro ist der getestete Mazda sicher kein Schnäppchen, aber kein uninteressantes Angebot. Denn die Ausstattung ist sehr umfangreich, sowohl im Bereich der Sicherheit als auch im Komfortbereich hat Mazda dem 6 Sport alles Nötige und Angenehme mitgegeben.

## 1,7 Fixkosten\*

⊕ Als Steuer verlangt der Staat lediglich 106 Euro im Jahr - das ist sehr günstig. Die Einstufungen für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen im günstigen Bereich, lediglich die Teilkasko separat kommt verhältnismäßig teuer.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für das getestete Modell, kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Keines der Kostenkapitel fällt aus dem Rahmen, weder negativ noch besonders positiv.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 631 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	2.0 DISI	2.5	2.2 CD	2.2 CD	2.2 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999	4/2488	4/2184	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	88(120)	114(155)	125(170)	95(129)	120(163)	132(180)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	165/4300	193/4500	226/4000	340/1800	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	11,7	10,3	8,4	10,9	9,2	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	215	220	195	212	218
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,3 S	8,4 S	5,5 D	5,7 D	5,7 D
CO2 [g/km]	155	159	186	138	142	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/21	17/21/21	17/23/24	18/23/24	18/23/24	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	106	118	182	245	253	253
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	578	630	755	588	626	700
Preis [Euro]	23.190	25.690	30.490	25.390	27.590	32.390

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	165 Nm
bei	4300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>7,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,6 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,6/ 5,3/ 7,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	155g/km / <b>162g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4755/1795/1440 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1418 kg/507 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>515 l/915 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>925 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>142 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>74 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>357 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>631 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21
Grundpreis	26.690 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 1.8 Active

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckwischer	Serie
Kurvenlicht (Business-Paket)	1830 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (Business-Paket)	1830 Euro°
Reifendruckkontrolle (Business-Paket)	1830 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Business-Paket)	1830 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	520 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

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

**ADAC** autotest