



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

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(95 kW / 129 PS)

**A**uch dem 6 Sport Kombi hat Mazda ein Facelift verpasst. Es ist sehr dezent ausgefallen und nur auf den zweiten Blick für den Kenner zu entdecken. Unter der Haube hat sich mehr getan, die Diesels sind nun allesamt Euro-5-sauber. Im Test wurde die Basisversion mit 129 PS geprüft. Der Motor hat ausreichend Kraft und hält sich beim Verbrauch zurück. Die Laufkultur geht in Ordnung, ist aber nicht seine Stärke. Im Innenraum hat sich nicht viel getan, geblieben sind die Stärken mit viel Platz für Passagiere und Gepäck, aber auch die Schwächen mit teilweise gewöhnungsbedürftiger Bedienung. Das Fahrwerk vereint gekonnt Agilität und Komfort. Die umfangreiche Serienausstattung stellt ein echtes Argument für den Japaner dar, sogar der Spurwechsel-Assistent ist aufpreisfrei an Bord. Dieses gelungene Gesamtpaket ist ab knapp 30.000 Euro zu haben. Tipp: Das Business-Paket mit Xenonlicht dazubestellen.

**Karosserievarianten:** fünftüriges Schrägheck und Kombi

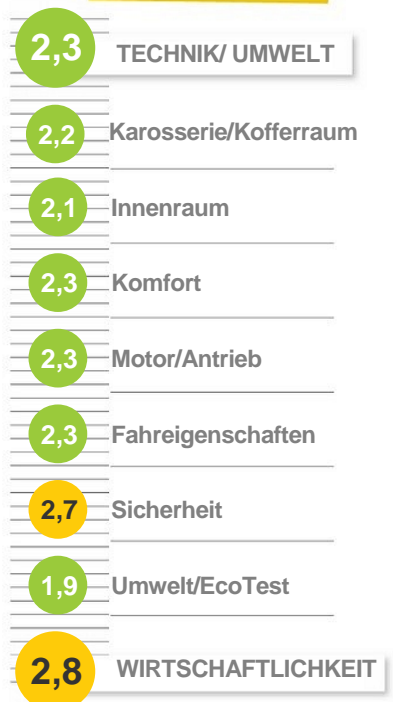
**Konkurrenten:** u.a. Honda Accord, Opel Insignia, Skoda Octavia, Toyota Avensis, VW Passat

**+** gutes Platzangebot, großer Kofferraum, umfangreiche Serienausstattung, ausreichend kräftiger und sparsamer Motor

**-** Kopfstützen zu niedrig



### ADAC-URTEIL



## 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 (Dachreling Serie). Die Türausschnitte sind nach außen gut gegen Verschmutzen abgedichtet, Kunststoffauflagen schützen die lackierten Schweller vor Kratzern. Im Kofferraum rechts befindet sich ein Wagenheber. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 545 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. Bruchgefährdet sind vorne die Nebelscheinwerfer verbaut. 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.

## Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 6 Sport Kombi zufriedenstellend ab. Die Sichtbehinderung durch Pfosten und Kopfstützen halten sich noch im durchschnittlichen Rahmen, keine der Abdeckungen ist besonders breit. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar. Die serienmäßigen akustischen Abstandswarner (vorn und hinten) sind hier sehr hilfreich. Das Bild im Innenspiegel fällt klein aus.

⊕ 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.

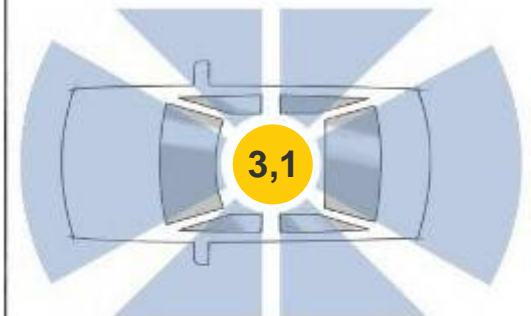
## Ein-/Ausstieg

Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, die Fenster öffnen und schließen, allerdings sind die beiden winzigen Druckknöpfe leicht zu verwechseln.

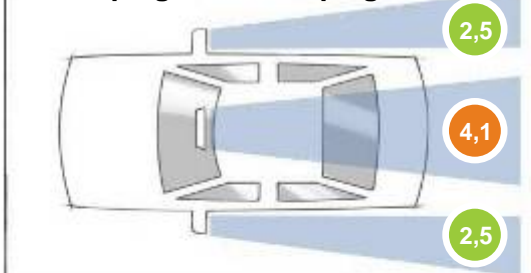


Schmale Dachsäulen und versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

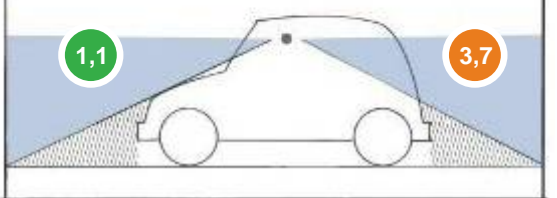
## Rundumsicht



## 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.

Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus; hinten fällt dies leichter als bei der Limousine, weil das Dach weniger zum Heck hin abfällt. 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.

## 1,1 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fasst großzügige 480 l. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf 905 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden und eignet sich damit auch zum Transport sperriger Gegenstände.



**Großzügige 480 l Volumen fasst der Kofferraum des Mazda 6.**

## 1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, man muss beim Öffnen aber etwas hochdrücken, weil die Kofferraumabdeckung mit nach oben gezogen wird und damit die Gasdruckdämpfer der Heckklappe zu stark abbremsen. Die Ladeöffnung fällt sehr groß aus, damit lässt sich das Gepäckabteil optimal be- und entladen. Die Ladekante liegt mit gut 60 cm über der Straße angenehm niedrig, eine Bordwand innen stört nicht - damit fällt auch das Ausladen leicht. Das Format des Kofferraums ist insgesamt zweckmäßig, jedoch nicht ganz rechteckig, er wird durch die Radkästen etwas eingeschränkt.

⊖ Die Beleuchtung des Gepäckbereichs ist schwach, nur eine Lampe in der Kofferraumklappen-Innenverkleidung ist etwas wenig.

## 1,6 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. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind zahlreiche kleine Fächer in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden vorhanden, ebenso gibt es Verzurrösen.

⊖ Ein Skisack oder eine Durchladeluke ist nicht lieferbar.

## Bedienung

**+** Die Grundfunktionen sind meist logisch und nach kurzer Eingewöhnung zu betätigen (Licht, Blinker, Wischer, etc.). Fenster und Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Das Lenkrad (höhen- und längeneinstellbar), die Pedale und der 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, eine Innenbeleuchtung ist aber vorne und hinten vorhanden. Vorne und hinten hat Mazda Becherhalter verbaut. 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 sind wenig große Ablagen vorhanden, auch ein Flaschenhalter ist nicht zu finden. Hinten gibt's nur eine Lehnentasche, sonst nichts - das ist insbesondere in einem Familienauto viel zu wenig.



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

## Raumangebot vorne\*

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

## Raumangebot hinten\*

Zwei Personen haben auf der Rückbank große seitliche Bewegungsfreiheit. Für drei Erwachsene wird es eng.

**+** Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf den Rücksitzen immer noch fast zwei Meter große Leute gut Platz. Die Kopffreiheit ist beim Kombi also deutlich größer als bei der Limousine. Auch das subjektive Raumgefühl ist gut.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz.**

## 2,3 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Federung und Dämpfung sind tendenziell straff ausgelegt, bieten aber ein gutes Maß an Komfort. Interessant dabei: die fünftürige Limousine mit 1,8-l-Benziner federt deutlich straffer und weniger harmonisch. Lange Bodenwellen werden gut absorbiert und bringen den Mazda 6 Sport Kombi nicht aus der Ruhe. Kurzen Bodenwellen werden auch recht gut geschluckt. Einzelhindernisse bügelt das Fahrwerk zufriedenstellend aus. Die Wankbewegungen sind gering. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in durchschnittlichen Grenzen. Bei Beladung verliert das Fahrwerk nichts von seiner Souveränität.

### 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.

### 1,9 Innengeräusch

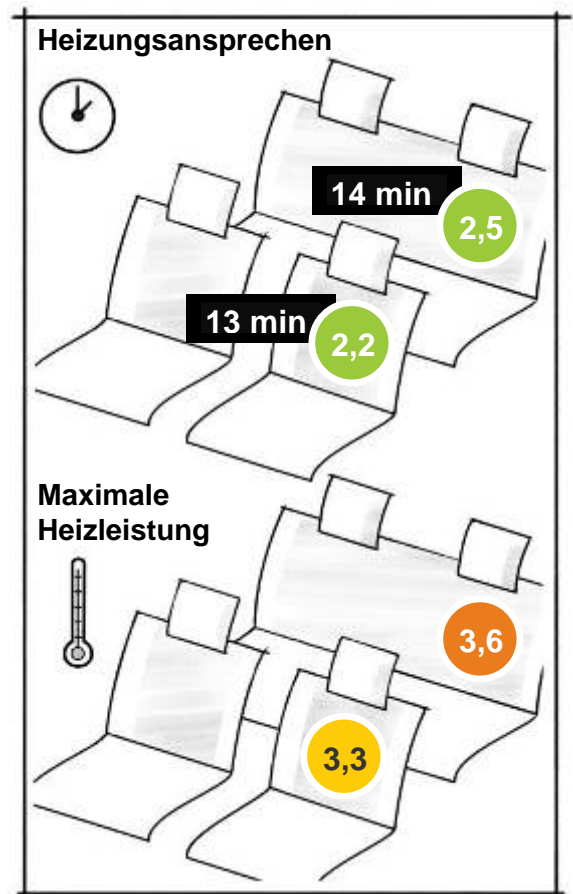
⊕ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Der Motor bleibt bei mittleren Drehzahlen und im Teillastbereich angenehm im Hintergrund. Nur unter Last meldet er sich deutlicher zu Wort. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche sind auffällig.

### 2,6 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, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizleistung. Auch hinten bewegen sich Ansprechen und Wirkung der Heizung 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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen\*

Das stattliche Leergewicht von 1,6 Tonnen macht es dem "Basisdiesel" nicht leicht. Der 129-PS-Vierzylinder schlägt sich aber wacker und bringt den Kombi rasch in Fahrt, wenn man die Gänge ausdreht. Aber auch schaltfaules Fahren funktioniert dank des hohen Drehmoments von 340 Nm einwandfrei.

### 2,3 Laufkultur

⊕ Der 2,2-l-Diesel läuft recht kultiviert, sein hartes Verbrennungsprinzip kann er aber nicht ganz verbergen. Die Folge sind dieseltypische leichte Vibrationen im Innenraum. Unter 1.500 U/min. nervt der Vierzylinder vor allem in den höheren Gängen mit deutlichem Brummen. In Drehzahlbereichen darüber kann er sich aber beherrschen.

### 2,0 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 deutlich von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, er lässt sich in der Regel problemlos einlegen.

⊖ Es fehlt eine Schaltpunktanzeige, diese gehört in dieser Klasse eigentlich schon zum guten Ton.

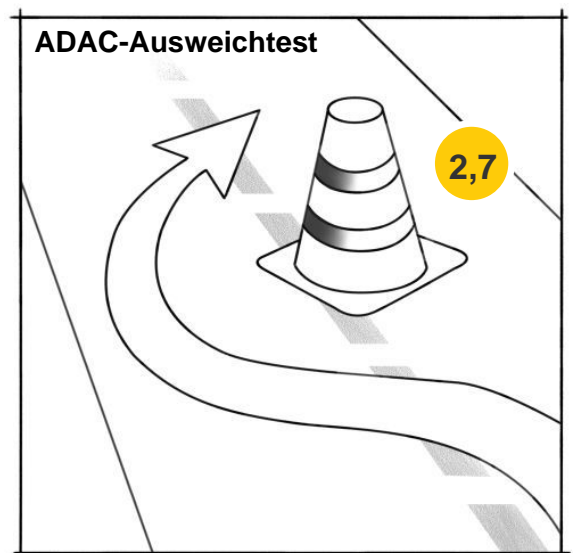
### 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen zwischen den Stufen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der Sprung vom fünften in den sechsten Gang ist ein wenig klein geraten. Die Gesamtübersetzung passt aber gut zum Fahrzeug, der drehmomentstarke Turbodiesel kommt damit gut zurecht.

## 2,3 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 diesen mit ausgeprägtem Übersteuern. Nur mit Engagement am Lenkrad kann man den Kombi abfangen. Hier sollte ESP früher und effektiver eingreifen.



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.

⊕ 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 Vorwärtkommen, wenn die Straße weniger griffig ist.

## 2,2 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. In Wechselkurven zeigt der Mazda 6 Sport Kombi leichte, aber unkritische Lastwechsel. Fährt man beladen zügig durch Kurven, drängt das Heck etwas mehr nach außen als unbeladen.

## 2,8 Lenkung\*

Die Lenkung spricht genügend schnell an und ist zufriedenstellend zielgenau, nur bei hohem Tempo nicht allzu präzise. Sie vermittelt dem Fahrer etwas wenig 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 12,2 Metern dagegen weniger.

⊖ Die Lenkung sollte gerade auf der Landstraße und Autobahn mit mehr Nachdruck in die exakte Mittellage zurückstellen.

## 2,1 Bremse

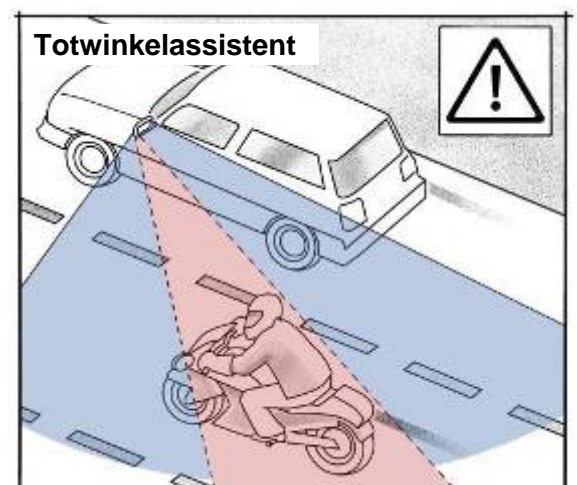
⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind durchschnittlich 37 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern in Gefahrensituationen helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser zu nutzen. Auch bei starker Beanspruchung zeigt sich die Bremsanlage recht standfest, Fading ist kaum feststellbar.

## 2,7 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. Serienmäßig dagegen ist der radargestützte Spurwechselassistent. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

⊖ 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 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 Schrägheck-Rechtslenker unter die Lupe genommen - für den Linkslenker sind ähnliche Ergebnisse zu erwarten. Es wurden volle fünf Sterne für sehr guten Insassenschutz erreicht.

⊖ Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für ca. 1,55 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 Kombi.

⊖ 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.

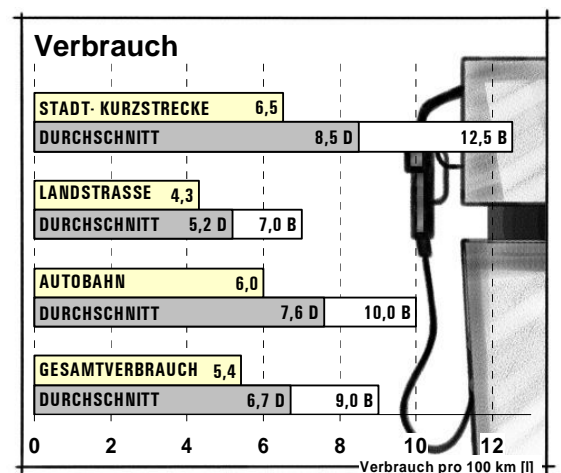
## 3,1 Fußgängerschutz

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

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,1 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Mazda 6 Sport Kombi mit dem 2,2-l-Dieselmotor und 129 PS liegt bei niedrigen 5,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 141 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht das für 39 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 4,3 l und auf der Autobahn bei 6,0 l Diesel pro 100 km.



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



1,7

## Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt sich besonders auffällig. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleibt der Stickstoffoxid-Ausstoß im Rahmen. Der Japaner kann somit 43 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt dies 82 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,8

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,1

### Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch, im Klassenumfeld betrachtet, sehr niedrig ausfällt, kann der Testwagen hier eine entsprechend gute Bewertung erzielen.

3,2

### 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 2.2 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.

2,6

### Wertstabilität\*

Dem Mazda 6 Sport Kombi wird mit der getesteten Motorisierung ein guter bis zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem Modellwechsel zu rechnen, auch wenn das Facelift gerade erst stattgefunden hat. Ebenso fehlen spezielle Spritsparmaßnahmen wie ein Start-Stopp-System und das Batteriemangement (Rekuperation).

3,2

### Kosten für Anschaffung\*

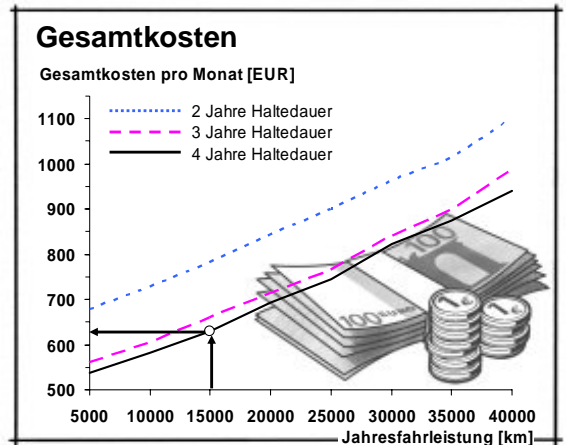
Mit knapp 30.000 Euro ist der getestete Mazda sicher kein Schnäppchen, die Ausstattung fällt aber umfangreich aus. Im Sicherheitsbereich ist alles Nötige an Bord, sogar ein Spurwechsel-Assistent in Serie. Der Komfortbereich kennt auch so gut wie keine Lücken, selbst die Zwei-Zonen-Klimaautomatik liefert Mazda aufpreisfrei mit.

### 3,5 Fixkosten\*

Die festen jährlichen Kosten bewegen sich noch im zufriedenstellenden Bereich. Mit 247 Euro pro Jahr fällt die Steuer trotz großen Hubraums recht günstig aus, der Mazda kann hier von der CO<sub>2</sub>-Komponente profitieren. Eher ungünstig sind die Einstufungen in der Haftpflichtversicherung und in der Vollkasko. Die Teilkasko alleine ist teuer.

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Wirft man einen Blick auf die absoluten monatlichen Kosten für den Mazda 6 Sport Kombi 2.2 CD, dann kann er sich im Umfeld seiner Klasse insgesamt im Mittelfeld einordnen. Nur günstige Kraftstoffkosten allein reichen nicht, um sich an die Spitze setzen zu können.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 629 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	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)	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]	11,8	10,4	8,4	10,9	9,2	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	211	218	193	211	216
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,3 S	8,4 S	5,4 D	5,6 D	5,6 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	157	161	188	139	143	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	14/19/20	17/21/22	17/22/24	17/23/24	17/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	110	122	186	247	255	255
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	588	617	744	578	617	690
Preis [Euro]	25.190	26.190	30.990	25.890	28.090	32.890

#### 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-Haftplf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2184 ccm
Leistung	95 kW (129 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/ 4,3/ 6,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / <b>141g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4785/1795/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/545 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>480 l/905 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>1185 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	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

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>102 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>62 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>95 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>370 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>629 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/24
Grundpreis	29.390 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
lademög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

Mazda 6 Sport Kombi  
2.2 CD Active (DPF)

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

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

**ADAC** autotest