



Mazda 6 Kombi 2.2 SKYACTIV-D Center-Line

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Zum Jahreswechsel hat Mazda die Baureihe 6 komplett neu aufgelegt. Der neue 6er gefällt. Sein Design hat mehr Charakter als das der vergangenen Baureihe, die sich optisch kaum aus der Masse abhob. Die Ecken und Kanten stehen dem Mittelklasse-Kombi gut und machen Appetit, ihn zu bewegen. Auch im Betrieb sorgt der Mazda für gute Laune. Der Innenraum ist üppig, die Bedienung klappt nach kurzer Gewöhnung einwandfrei. Die Leistung des Basis-Diesels reicht aus; in Verbindung mit dem knackigen Sechsgang-Getriebe kann der Triebstrang nur lobend erwähnt werden. Das Gesamtkonzept des Mazda 6 ist absolut stimmig, auch wenn das Fahrwerk für einen Kombi etwas straff geraten ist. Seit dem Modellwechsel sind alle wichtigen Assistenzsysteme, wie Abstandsregelsystem, Notbremsassistent, Spurhalte- und Spurwechselassistent optional erhältlich. Einzigartig ist das auf Kondensatoren basierende i-ELOOP-System, das den Stadtverbrauch senkt. Tatsächlich läuft der 150-PS-Diesel sparsam (durchschnittlich 4,8 l/100 km im EcoTest). Ein Grundpreis von 30.000 Euro kann für den gelungenen Kombi akzeptiert werden.

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

+ gutes Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, geringer Wertverlust, knackiges Schaltgetriebe, niedrige Betriebskosten, kräftige Bremsanlage

- hohe Fixkosten, hintere Kopfstützen zu niedrig



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,7 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

2,3 Transport

2,4 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: März 2013
Text: Stefan Giuliani

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Topp-Niveau erreicht die Verarbeitung des Mazda 6 nicht, aber sie stellt rundum zufrieden.

+ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, die Spaltmaße gleichmäßig und die Türen fallen leicht ins Schloss. Der Unterboden des Wagens ist durchgehend glattflächig verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch. Der Innenraum des Mazda 6 überzeugt durch korrekte Verarbeitung, wenn er an manchen Stellen auch noch etwas solider geschaffen sein dürfte. Die Materialien wirken haptisch angenehm und strapazierfähig. Das geschäumte Armaturenbrett, Lederüberzüge und Alu- und Klavierlackapplikationen machen den Innenraum schick. Die Türausschnitte sind nach außen einwandfrei abgedichtet, massive Aluleisten 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 fast vollständig lackiert - teure Reparaturen sind vorprogrammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folgereparaturen verursacht. Die Motorhaube ist sehr schwer und muss mit viel Kraft hoch gewuchtet werden. Abgestützt wird sie im offenen Zustand nur von einem unpraktischen Haltestab. Gasfedern würden hier einen besseren Job verrichten.

2,3

Alltagstauglichkeit

Reichweite und mögliche Zuladung verhelfen dem Mazda zu einer guten Alltagstauglichkeit.

+ Mit einer Tankfüllung kann der Mazda 6 bis zu 1.300 Kilometer weit gefahren werden. Eine Zuladung von 560 Kilogramm stellt absolut zufrieden. Auf der Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Gebremste Anhänger bis 1.600 kg können angehängt werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Auf kurzen Strecken kann man auch zu fünft im Fahrzeug sitzen.

- Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem man kleinste Beschädigungen notdürftig abdichten kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich. Aufgrund der großen Karosserie fehlt es dem 6er Kombi im städtischen Verkehr etwas an Agilität.

2,6

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 6 Kombi nur zufriedenstellend ab. Vor allem die mittleren und hinteren Dachsäulen schränken die Sicht deutlich ein. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar. Die optionalen optischen und akustischen Abstandswarner (vorn und hinten) sind sehr hilfreich. Das Bild im Innenspiegel fällt relativ klein aus, die Außenspiegel sind akzeptabel dimensioniert.

+ Vorn wie hinten lässt sich die Karosserie des Kombis ganz gut abschätzen. Durch die nach vorn abfallende Motorhaube kann der Fahrer den Bereich vor dem Fahrzeug gut einsehen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.



Trotz versenkbarer Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch breite Dachsäulen erschwert.

Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, der den Toten Winkel deutlich kleiner macht. Die im Technik-Paket enthaltenen Bi-Xenonlichter sind empfehlenswert, sie enthalten auch eine Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten und leuchten die Fahrbahn hervorragend aus. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn die Sichtverhältnisse nicht optimal sind.

⊖ Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Scheibenlinie quasi unsichtbar. Auch spielende Kinder können hier einfach übersehen werden.

3,2 Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus. Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, die Fenster öffnen und schließen, allerdings sind die beiden winzigen Druckknöpfe leicht zu verwechseln.

+ Die Schweller sind niedrig und können leicht überstiegen werden. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die hinteren Türausschnitte wären riesig, nur die Türen dürften noch etwas weiter öffnen. Die Abstufung der Türrasten ist fein, wodurch die Türen in vielen Positionen sicher festgehalten werden. Am Berg dürften aber die vorderen Rastungen etwas kräftiger ausfallen.

⊖ Der Fahrersitz ist weit zur Fahrzeugmitte versetzt, was den Einstieg nicht gerade erleichtert. Vor allem groß gewachsene Personen laufen Gefahr, sich am tief gezogenen Dach den Kopf zu stoßen. Werden die Türen verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden, man kann Personen im Fahrzeug einschließen. Auch bei geöffneter Heckklappe kann die Zentralverriegelung betätigt werden, wodurch die Gefahr besteht, dass man den Schlüssel im Fahrzeug vergisst und man sich somit aussperrt.

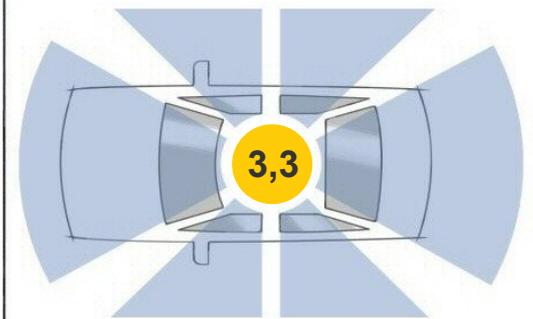
2,3 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum fasst großzügige 425 l. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf 790 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. Auch wenn das Gepäckabteil sehr geräumig ist, der Vorgänger hatte mehr Volumen. Elf handelsübliche Getränkeboxen können im Mazda 6 verstaut werden.

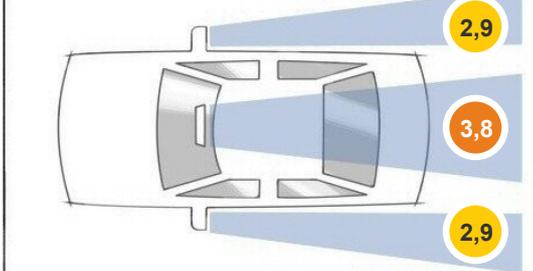
2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Auch wenn das Format des Kofferraums nur durchschnittlich ausfällt, die Zugänglichkeit ist einwandfrei. Unter der geöffneten Heckklappe stehen Personen bis 1,80 m aufrecht.

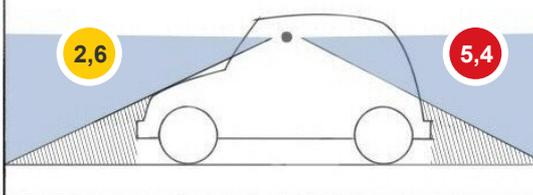
Rundumsicht



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.



Der Kofferraum mit 425 l Volumen ist zwar gegenüber dem Vorgängermodell (480 l) kleiner ausgefallen, bietet aber immer noch großzügig Platz fürs Gepäck.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Leider ist der Entriegelungstaster bei schlechter Witterung aber meist verschmutzt. Die Ladeöffnung fällt sehr hoch aus, damit lässt sich das Gepäckabteil optimal be- und entladen. Die Ladekante liegt mit gut 60 cm über der Straße angenehm niedrig, zum Ausladen muss das Gepäck annähernd nicht angehoben werden.

⊖ Die Beleuchtung des Gepäckbereichs ist schwach. Nur eine Lampe in der Kofferraumklappen-Innenverkleidung ist etwas wenig, man macht sich mit dem eigenen Körper Schatten.

2,0

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) selbständig nach vorn. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Zurückgeklappt werden die Lehnen vom Innenraum aus. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind zahlreiche kleine Fächer in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden vorhanden, ebenso gibt es Verzurrösen, nur Gepäcknetze fehlen. Wird die Gepäckraumabdeckung nicht benötigt, findet sie unter dem Kofferraumboden Platz. Ein Trennnetz schützt die Passagiere vor losen Gepäckstücken.

⊖ Ein Skisack oder eine Durchladeluke ist nicht lieferbar.

1,9

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Die Bedienungsfreundlichkeit des Mazda 6 kann voll überzeugen. Die Grundfunktionen sind meist logisch und nach kurzer Eingewöhnung zu betätigen.

⊕ Fenster und Außenspiegel lassen sich elektrisch bedienen. Das Lenkrad (höhen- und längeneinstellbar), die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Unter dem Bremspedal kann man aber beim Wechsel von Gas auf Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. Der Startknopf ist auf optimaler Höhe, beleuchtet, aber aus unerklärlichen Gründen direkt hinter dem Wischerhebel angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente lassen sich gut ablesen. Momentan- und Durchschnittsverbrauch werden digital angezeigt, ebenso die Außentemperatur. Leider kann mit dem Bordcomputer aber nur eine Tour berechnet werden. Scheinwerfer und Wischer schalten sich sensorgesteuert automatisch ein. Der hintere Wischer besitzt eine Intervall- und eine Dauerwisch-Funktion. Das Bedienteil der Klima-Automatik ist übersichtlich und einfach zu bedienen - leider wurde es etwas tief eingebaut. Das optional erhältliche Navigationssystem hat einen großen Bildschirm mit klarer Grafik. Es wird per Touch-Screen, Drehregler in der Mittelkonsole und Lenkradtasten bedient. Leider ist es aber nicht durchgehend logisch aufgebaut. Die Platzierung ist optimal. Auch wenn es keine "echten" Leselampen sind, die Innenbeleuchtungen können vorn und hinten jeweils links und rechts separat eingeschaltet werden. Vorn und hinten sind die Ablagemöglichkeiten vielfältig. In den Türen können große Getränkeflaschen sicher verstaut werden. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Auf langen Reisen hält der serienmäßige Tempomat die Geschwindigkeit. Per Display wird dem Fahrer die Einstellung signalisiert.



Modern gestaltet und zufriedenstellend verarbeitet präsentiert sich der Fahrerplatz. Die Funktionalität kann weitgehend überzeugen.

– Die Bedienelemente in den Türverkleidungen haben keine Beleuchtung. Dem Fahrer wird die Motortemperatur nur per Kontrolllampen signalisiert. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, können sie von angeschnallten Insassen kaum noch erreicht werden. Das große Handschuhfach wird nur beleuchtet, wenn das Außenlicht aktiviert ist.

1,7 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen herrscht ein großzügiges Raumangebot.

+ Innenbreite und Kopffreiheit sind mehr als üppig, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von über 1,95 m Größe zurückschieben. Auch subjektiv fühlt man sich wohl im 6er.

1,8 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. Auch das subjektive Raumgefühl ist gut.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 6 werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

Auch wenn es der Federung des Mazda 6 Kombi an Feinschliff fehlt, insgesamt kann man mit der Dämpfer-Feder-Abstimmung gut leben.

+ Tendenziell ist das Fahrwerk straff abgestimmt. Lange Wellen pariert der Kombi mit stoischer Gelassenheit. Schnelles Ansprechen gehört nicht zu den Vorzügen der straffen Dämpfer. Über kurzweilige Fahrbahnunebenheiten poltert vor allem die Vorderachse etwas unkultiviert. Als Folge dessen herrscht stete Unruhe im Fahrzeug. Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden erstaunlich gut abgefedert. Die Stuckerneigung ist gering. Während sich die Karosseriebewegungen beim Kurvenfahren noch in überschaubaren Grenzen halten, taucht das Auto bei Lastwechseln deutlich in die und aus den Federn. Im Stadtverkehr zeigt sich der Mazda sehr komfortabel, nur auf Kopfsteinpflaster rappelt es im Innenraum teils deutlich.

2,1 Sitze

Auf allen Plätzen kann man auch lange Strecken mit gutem Sitzkomfort genießen.

⊕ Vorn wie hinten sind die Sitze bequem gepolstert. Vorn bieten die hohen Lehnen genügend Halt im Lendenwirbelbereich, wobei der Fahrer sich die Lordosenunterstützung in horizontaler, jedoch nicht in vertikaler Richtung einstellen kann. Bei Kurvenfahrt erfährt der Körper gute Seitenführung. Auch die Flächen sind ordentlich ausgeformt und unterstützen die Oberschenkel zuverlässig. Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellbar. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzposition ein, die stabile Fußstütze neben dem Kupplungspedal dürfte etwas länger sein. Auch die Rücksitzbank ist ordentlich ausgeformt und bietet den Fond-Passagieren Sitzkomfort.

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

2,0 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig.

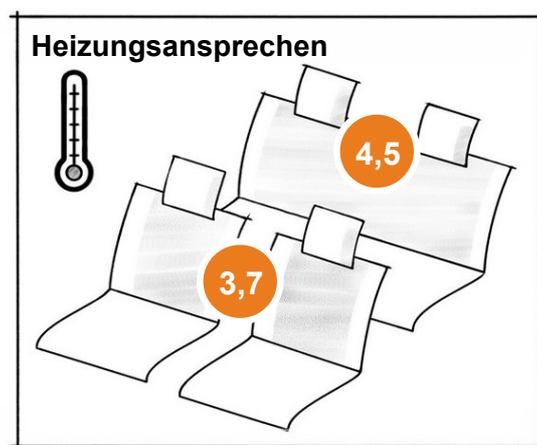
⊕ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Er werden auf Kopfhöhe der Front-Passagiere 67,9 dB(A) gemessen. Der Motor hält sich angenehm im Hintergrund, auch wenn er aus seinem Verbrennungsverfahren kein Geheimnis macht. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche sind auffällig.

3,1 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaautomatik zeigt vor allem bei der Heizleistung ihre Schwächen.

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat einstellen.

⊖ Während die Heizleistung auf den vorderen Plätzen gerade noch akzeptiert werden kann, enttäuscht sie auf der Rückbank vollends. Die Luftmengenverteilung nach oben, Mitte und unten lässt sich nur grob und nach bestimmten Kombinationen regeln. Sie wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Trotz Basismotorisierung bietet der Mazda 6 2.2 SKYACTIV-D gute Fahrleistungen. Mit seinen 110 kW/150 PS sprintet er in 5,8 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Bei den Elastizitätsmessungen zeigt er sich durchzugsstark. Erst im sechsten Gang verliert er etwas an Agilität.

2,3 Laufkultur

Als Vierzylinder muss sich der Basis-Diesel mit seiner Laufkultur nicht verstecken.

⊕ 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, die er aber mit steigender Drehzahl verliert. Unter 1.500 1/min zeigt sich der Vierzylinder etwas brummig. In Drehzahlbereichen darüber läuft er aber sehr kultiviert.

1,8 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe macht einfach Spaß zu bedienen.

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege sind kurz und knackig. Hohe Schaltgeschwindigkeiten sind möglich. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert. So kann er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm eingelegt werden. Eine Gangempfehlung hilft dabei, einen verbrauchsarmen Drehzahlbereich anzustreben. Beim Anfahren am Berg wird das Auto von einem sogenannten Hill-Holder automatisch festgehalten und somit das Anfahren erleichtert.

2,0 Getriebeabstufung

Die Übersetzungen der einzelnen Schaltstufen sind stimmig.

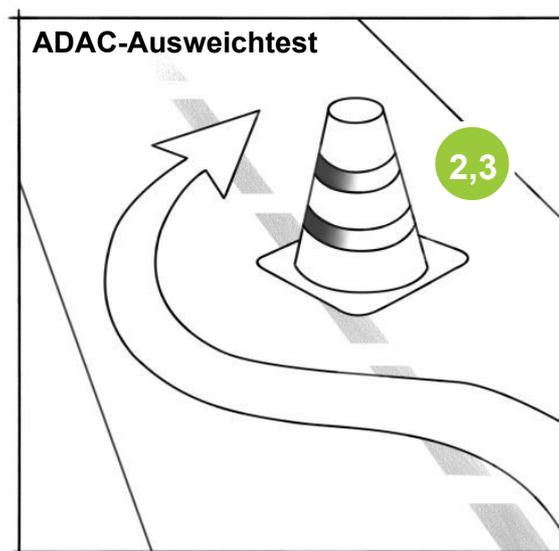
⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen zwischen den Stufen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang gewählt, wodurch auch auf langen Strecken mit zügiger Fahrt kein unnötiger Kraftstoff verschwendet wird. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.600 Umdrehungen in der Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Auch in Grenzsituationen bleibt der Mazda gut beherrschbar.

⊕ Beim ADAC-Ausweichtest lenkt der Mazda zunächst leicht untersteuernd ein. Beim anschließenden Gegenlenken reagiert er auf den Richtungswechsel und quittiert diesen mit etwas Übersteuern. ESP regelt sehr hart aber effizient, Schleudergefahr besteht nicht. Der Kombi hat einen guten Geradeauslauf und bleibt auch nach starken Lenkimpulsen gut beherrschbar. In schnell gefahrenen Kurven schiebt er gutmütig über die Vorderachse weg und bleibt auch für weniger geübte Fahrer leicht beherrschbar. Lastwechselreaktionen treten auf, bleiben aber, nicht zuletzt dank ESP, immer gut kontrollierbar.



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.

2,6 Lenkung*

Direkt um die Mittellage zeigt sich die Lenkung etwas gefühllos. Wählt man aber etwas größere Lenkwinkel baut der Kombi zügig Seitenführung auf beiden Achsen auf. Die Rückmeldung an den Fahrer ist etwas dürrtig, was auch immer wieder zu Korrekturen des Lenkwinkels führt. Die Zielgenauigkeit der Vorderachse wäre schon in Ordnung, auch die Hinterachse läuft sauber in der Spur. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering. Ein Wendekreis von 11,8 Metern kann nicht lobend erwähnt werden.

1,8 Bremse

Bestwerte gibt es für die Bremsanlage.

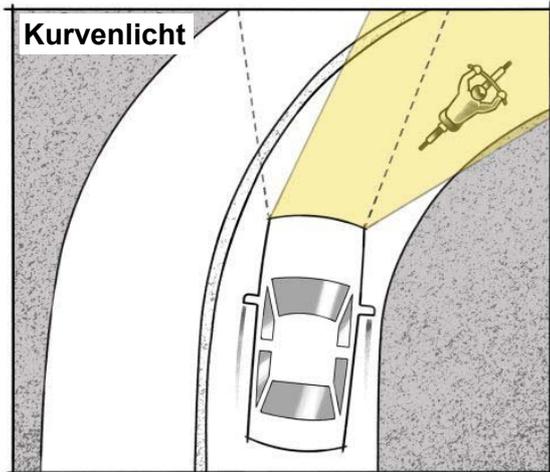
⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind durchschnittlich 35,8 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza TCO1 der Größe 225/55 R17 97V). Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern 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. Die Spurtreue während des Bremsvorgangs ist makellos.

2,2 SICHERHEIT

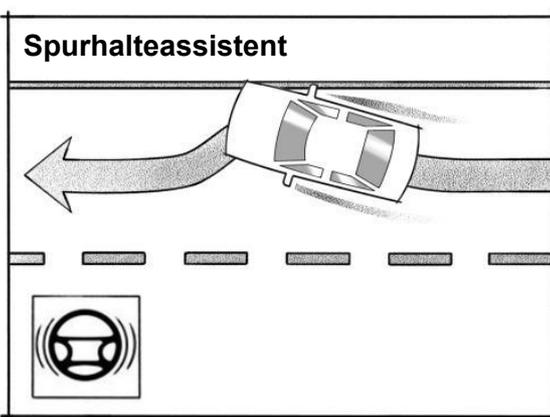
1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Optional sind alle wichtigen Assistenzsysteme erhältlich.

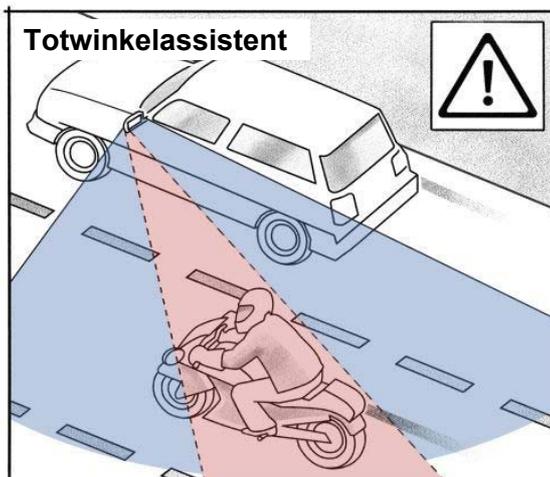
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischem Stabilitätssystem und Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeugen besonders gut zu erkennen. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den von hinten herannahenden Verkehr. Serienmäßig ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle verbaut. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Bereits in Serienausstattung ist der City-Notbremsassistent SCBS mit an Bord. Gegen Aufpreis gibt es Kurvenlicht, einen Spurverlassenswarner und den Spurwechselassistenten RVM. Da der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann, wird ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Totwinkelassistent
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.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor.

- + Das Airbag-System umfasst Front-/Seiten-Airbags sowie seitliche, von vorne bis hinten durchgehende Kopf-Airbags. Die Kopfstützen vorn sind für Personen bis 1,80 m ausreichend hoch und nah am Kopf platziert. Das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen fällt somit gering aus. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkraft aufbringen. Das SCR-System betätigt nach einem Unfall automatisch die Bremsen, um Folgekollisionen zu verhindern oder deren Schaden zu verringern.
- Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für ca. 1,65 m große Personen ausreichend hoch - indiskutabel. Außerdem sind die Abstände zum Kopf etwas zu groß. Warndreieck und Verbandskasten werden unter dem Kofferraumboden verstaut und sind im Notfalle unter Umständen schlecht zu erreichen.

1,8 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. 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. Auch die Montage sehr hoher Kindersitze ist problemlos möglich. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen Rückhaltesysteme aller Altersklassen. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- 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. Das ISOFIX-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

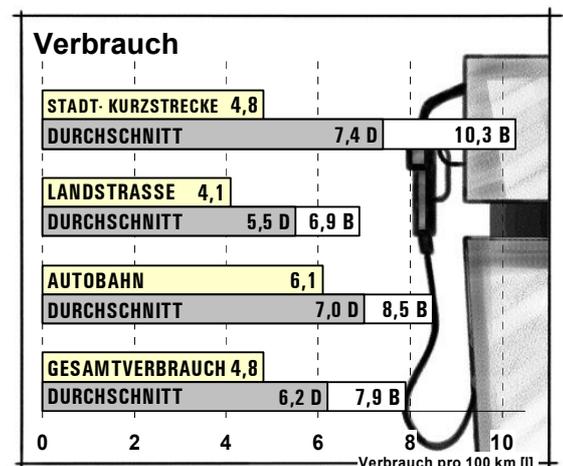
2,5 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. Aufgrund der Konstruktion der Fahrzeugfront und der Bauteilanordnung unter der Motorhaube wird dem Mazda 6 ein guter Fußgängerschutz prognostiziert.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO2*

Einige Modelle des Mazda 6 sind serienmäßig mit dem neuen i-ELOOP System ausgestattet, das durch seine Kondensatoren während der Bremsphasen wesentlich mehr Energie speichern kann als andere Rekuperationssysteme. Mazda verspricht dadurch Bestwerte beim Verbrauch. Tatsächlich überzeugt der "kleine" Diesel mit einem moderaten Verbrauch.



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

+ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Mazda 6 2.2 SKYACTIV-D Kombi liegt bei hervorragenden 4,8 Liter Diesel alle 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 152 Gramm pro Kilometer (berechnet well to wheel). Im ADAC EcoTest reicht das für 38 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,8 l, außerorts bei 4,1 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Diesel pro 100 km.

1,3 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 47 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt dies 85 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,6 AUTOKOSTEN

1,8 Betriebskosten*

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

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 2.2 Liter-Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Laut Mazda kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

- Vor allem für den Normal oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

2,6 Wertstabilität*

+ Dem Mazda 6 Kombi wird mit der getesteten Motorisierung ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit keinem Modellwechsel zu rechnen. Ein praktischer Kombi mit niedrigem Verbrauch wird sich auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt großer Beliebtheit erfreuen.

3,2 Kosten für Anschaffung*

Mit gut 30.000 Euro ist der getestete Mazda sicher kein Schnäppchen, die Ausstattung fällt aber umfangreich aus. Sicherheitstechnik und Komfort sind vollständig erhältlich, einiges davon aber gegen Aufpreis.

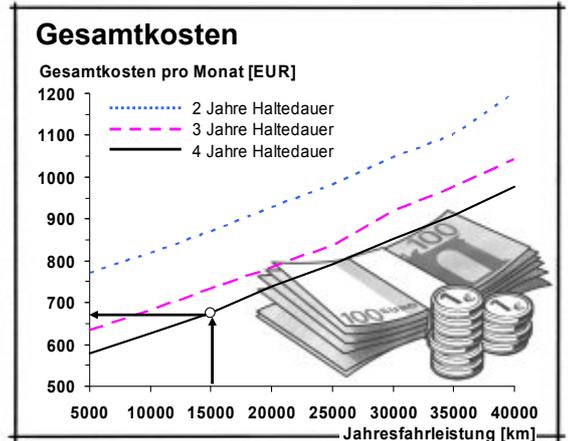
4,2 Fixkosten*

➖ Für die Fixkosten bekommt der mit Diesel betriebene 6er keine Lobeshymnen. Die Haftpflichtversicherung liegt noch im akzeptablen Bereich. Die Kaskoklassen sind aber sehr teuer. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 221 Euro fällig.

2,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Unterhaltskosten sind überschaubar. Vor allem für Vielfahrer rechnet sich der Mazda 6 2.2 Diesel.

⊕ Durch die niedrigen Betriebskosten und den guten Werterhalt zeigt sich der Mazda 6 erschwinglich. Daran ändern auch die hohen Fixkosten nichts.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 674 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 SKYACTIV-G	2.0 SKYACTIV-G	2.5 SKYACTIV-G Automatik	2.2 SKYACTIV-D	2.2 SKYACTIV-D
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/2488	4/2191	4/2191
Leistung [kW (PS)]	107 (145)	121 (165)	141 (192)	110 (150)	129 (175)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	210/4000	210/4000	256/3250	380/2000	420/2000
0-100 km/h[s]	9,6	9,1	7,9	9,1	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	214	220	210	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,6 S	6,0 S	6,4 S	4,4 D	4,6 D
CO2 [g/km]	131	139	150	116	121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/22	16/23/22	16/24/22	17/25/23	17/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	82	98	130	221	231
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	598	676	772	619	708
Preis [Euro]	24.990	27.990	34.990	28.490	35.090

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2191 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/4,1/6,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	152 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4800/1840/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/790 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	1290 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	377 Euro
Monatliche Gesamtkosten	676 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/23
Grundpreis	30.490 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Technik-Paket)	1.200 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Technik-Paket)	1.200 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (Touring-Paket)	900 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Technik-Paket)	1.200 Euro ^o
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Touring-Paket)	900 Euro ^o
Xenonlicht (Technik-Paket)	1.200 Euro ^o

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	500 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen