



## Mazda 6 2.0 SKYACTIV-G Center-Line

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (107 kW / 145 PS)

**Z**um 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 der Mittelklasse-Limousine gut. Auch beim Fahren sorgt der Mazda für gute Laune. Der Innenraum ist üppig, die Bedienung klappt nach kurzer Gewöhnung einwandfrei. Die Leistung des Basis-Benziners reicht aus, mehr aber auch nicht. In den hohen Gängen fehlt es dem Motor an Durchzugskraft. Das knackige Sechsgang-Getriebe kann nur lobend erwähnt werden. Das Gesamtkonzept des Mazda 6 ist absolut stimmig, auch wenn das Fahrwerk für eine Limousine etwas straff geraten ist. Seit dem Modellwechsel sind alle wichtigen Assistenzsysteme, wie Abstandsregelsystem, Notbremsassistent, Spurhalte- und Spurwechselassistent optional erhältlich. Der Verbrauch des kleinen Benziners überzeugt (mittlerer Testverbrauch 5,7 l/100 km), was dem Mazda im ADAC EcoTest 80 Punkte und somit vier Sterne beschert. Ein Grundpreis von 27.000 Euro kann für die gelungene Limousine akzeptiert werden.

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

**+** gutes Platzangebot vorn, viele Assistenzsysteme erhältlich, knackiges Schaltgetriebe, kräftige Bremsanlage

**-** teure Kaskoklassen, hintere Kopfstützen zu niedrig



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,9 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

2,7 Transport

2,8 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: Mai 2013  
Text: Stefan Giuliani

2,8

## 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 sind 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 Dieselmotorkraftstoff befüllt werden. 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.

2,4

### Alltagstauglichkeit

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

⊕ Mit einer Tankfüllung kann der Mazda 6 über 1.000 Kilometer weit gefahren werden. Eine Zuladung von 545 Kilogramm stellt absolut zufrieden. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Gebremste Anhänger bis 1.300 kg können angehängt werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Auf kurzen Strecken kann man auch zu fünft im Fahrzeug sitzen.

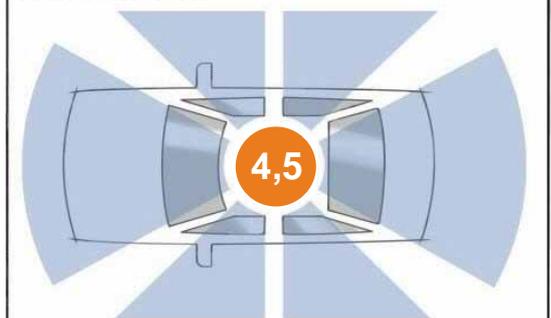
⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem man kleinste Beschädigungen notdürftig abdichten kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich. Aufgrund der großen Karosserie fehlt es dem 6er im städtischen Verkehr etwas an Agilität.

2,8

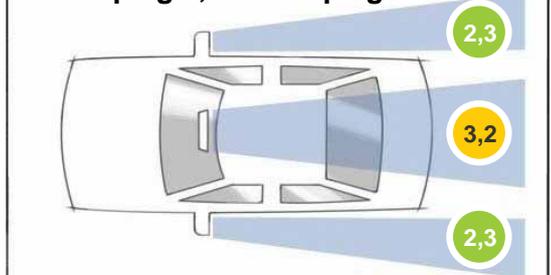
### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Mazda-Karosserie kann nur durchschnittlich bewertet werden. Die optionalen optischen und akustischen Abstandswarner (vorn und hinten) sind aber sehr hilfreich. Das Bild im Innenspiegel fällt relativ klein aus, die Außenspiegel sind akzeptabel dimensioniert.

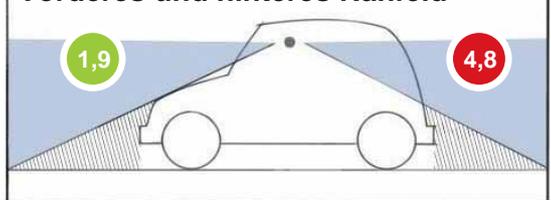
#### Rundumsicht



#### 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 lässt sich die Karosserie ganz gut abschätzen. Durch die nach vorn abfallende Motorhaube kann der Fahrer den Bereich vor dem Fahrzeug gut einsehen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. 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.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die Mazda 6 Limousine schlecht ab. Vor allem die mittleren und hinteren Dachsäulen schränken die Sicht deutlich ein. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar, behindern aber selbst in tiefster Stellung den Blick nach hinten. Das hintere Ende der Karosse kann weder eingesehen noch vernünftig abgeschätzt werden. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Scheibenlinie quasi unsichtbar. Auch spielende Kinder können hier einfach übersehen werden.



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

## 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. Vorn sind Einstiegsleuchten vorhanden.

⊖ 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.

## 2,4 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fasst großzügige 465 l. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf 855 l (gemessen bis Fensterunterkante). Sieben handelsübliche Getränkeboxen können im Mazda 6 verstaut werden.

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Auch wenn das Format des Kofferraums nur durchschnittlich ausfällt, an der Zugänglichkeit gibt es nicht viel auszusetzen. Die Ladekante liegt mit gut 73 cm in akzeptabler Höhe, zum Ausladen muss das Gepäck 16 cm angehoben werden.



**Mit 465 l Volumen verfügt der Mazda 6 über einen Kofferraum von klassenüblicher Größe.**

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Leider ist der Entriegelungstaster bei schlechter Witterung aber meist verschmutzt. Die Klappe schwingt weit auf und behindert beim Laden nicht.
- Sowohl die Ladeöffnung als auch der Kofferraum sind in der Höhe knapp bemessen. Soll zum Innenraum durchgeladen werden, ist die Höhe zusätzlich eingeschränkt. Die Beleuchtung des Gepäckraums ist schwach.

## 3,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist im Verhältnis 60:40 geteilt. Um die Lehnen umzuklappen, muss man im Kofferraum entriegeln und dann im Fahrgastraum umlegen. Hierfür gibt es bessere Lösungen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.

- Ein Skisack oder eine Durchladeluke sind nicht lieferbar. Für kleine Gegenstände gibt es keine sinnvoll nutzbaren Ablagen oder Gepäcknetze.

## 2,0 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. 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.

- 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.



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

---

## 1,8 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 fast 1,95 m Größe zurückschieben. Auch subjektiv fühlt man sich wohl im 6er.

---

## 2,5 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, könnten auf den Rücksitzen Personen bis zwei Meter bequem sitzen. Das Dach beschränkt die Sitzhöhe aber auf Personen bis 1,85 m. Das subjektive Raumgefühl ist gut.



Im Fond finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz. Besonders die Beinfreiheit ist üppig.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 6 werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,4 KOMFORT

---

## 2,6 Federung

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

+ Tendenziell ist das Fahrwerk straff abgestimmt. Lange Wellen pariert die Limousine mit stoischer Gelassenheit. Schnelles Ansprechen gehört nicht zu den Vorzügen der straffen Dämpfer. Über kurzweilige Fahrbahnunebenheiten poltern beide Achsen 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 Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

## 2,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig.

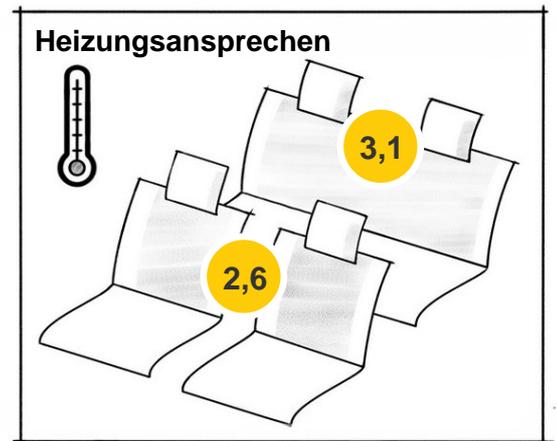
+ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Er werden auf Kopfhöhe der Front-Passagiere 68,4 dB(A) gemessen. Der Motor hält sich angenehm im Hintergrund, auch wenn er etwas kernig läuft. Bei hohen Drehzahlen wirkt er allerdings schon etwas penetrant. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche sind auffällig.

## 2,6 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaautomatik bietet eine durchschnittliche Heizleistung.

+ Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat einstellen.

– 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.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

## 3,0 Fahrleistungen\*

Die Basismotorisierung des Mazda 6, der 2.0 SKYACTIV-G, bietet akzeptable Fahrleistungen. Mit ihren 107 kW/145 PS sprintet die Limousine in 5,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Durchzugskraft zählt nicht zu ihren Stärken. Vor allem im fünften und im sechsten Gang ist der Mazda sehr träge.

## 2,0 Laufkultur

Viel Kritik muss die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners nicht ertragen.

+ In allen Drehzahl- und Lastbereichen treten kaum Vibrationen auf. Nur bei sehr hohen Drehzahlen neigt die Maschine etwas zum Dröhnen. Bei niederen und mittleren Drehzahlen hingegen dringen keine störenden Frequenzen in den Innenraum.

## 1,8 Schaltung

Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist gut 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.

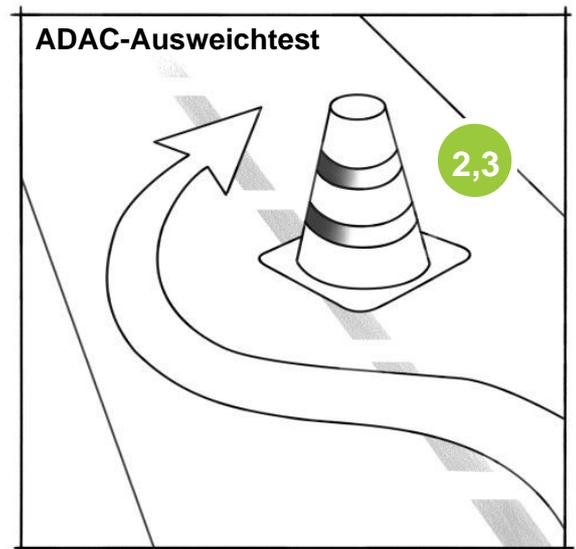
+ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen zwischen den Stufen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang gewählt, wodurch auch auf langen Strecken mit zügiger Fahrt kein unnötiger Kraftstoff verschwendet wird. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.750 Umdrehungen in der Minute. Eine längere Gesamtübersetzung würde die kleine Maschine überfordern.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 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. Die Limousine 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 kaum auf und bleiben, nicht zuletzt dank ESP, immer gut kontrollierbar.



### 2,6 Lenkung\*

Der Mazda spricht auch auf kleine Lenkwinkel deutlich an. Wählt man etwas größere Lenkwinkel baut er zügig Seitenführung auf beiden Achsen auf. Die Rückmeldung an den Fahrer ist etwas dürftig, 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 ca. zwölf Metern kann nicht lobend erwähnt werden.

**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 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 T001 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

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

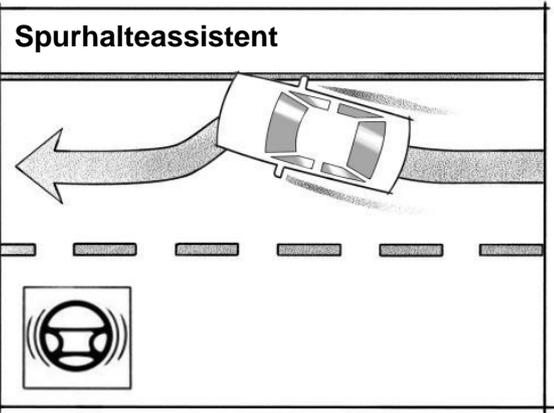
Optional sind alle wichtigen Assistenzsysteme erhältlich.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischem Stabilitätssystem und Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern 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.

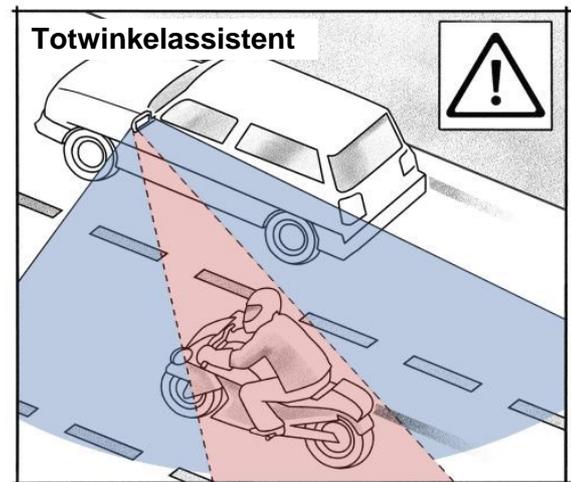
### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

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

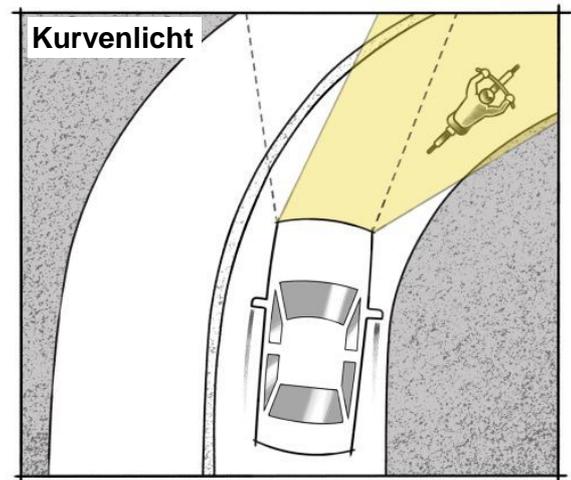
⊕ Das Airbag-System umfasst Front-/Seiten-Airbags sowie seitliche, von vorne bis hinten durchgehende Kopf-Airbags. Die Kopfstützen vorn sind für Personen bis 1,80 m ausreichend hoch und nah am Kopf platziert. Das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen fällt somit gering aus. An den stabilen, griffgerechten 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.



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.



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.



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

– Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für ca. 1,65 m große Personen ausreichend hoch. 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.

## 2,0 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.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

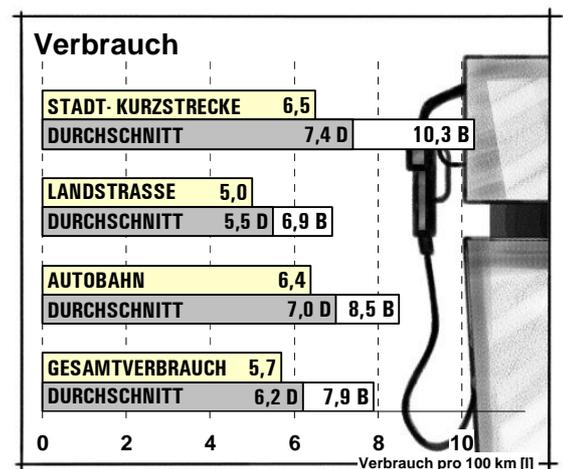
### 2,3 Verbrauch/CO2\*

Der kleine Benziner glänzt mit niedrigen Verbrauchswerten.

+ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum der Mazda 6 2.0 SKYACTIV-G Limousine liegt bei 5,7 Liter Super alle 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 156 Gramm pro Kilometer (berechnet well to wheel). Im ADAC EcoTest reicht das für 37 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 5,0 l und auf der Autobahn bei 6,4 l Super pro 100 km.

### 1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt sich besonders auffällig. Der Japaner kann somit 43 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)

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 3,3 Betriebskosten\*

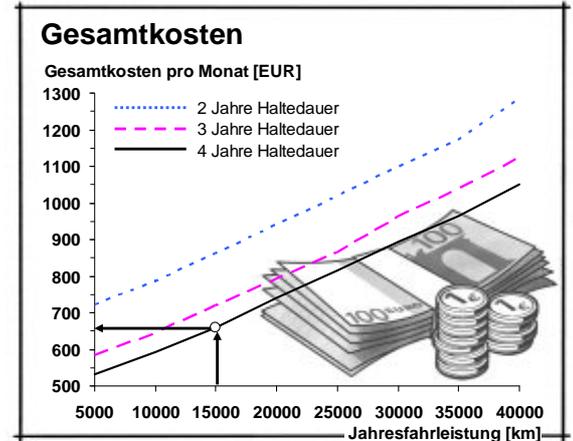
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Trotz des niedrigen Verbrauchs treiben die hohen Kosten für Superkraftstoff die Betriebskosten auf ein durchschnittliches Niveau.

### 2,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 2.0 Liter-Ottomotor 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 659 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,0 Wertstabilität\*

Dem Mazda 6 wird mit der getesteten Motorisierung ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit keinem Modellwechsel zu rechnen. Als Limousine wird der Japaner aber nicht ganz so wertstabil sein als der vergleichbare Kombi.

### 2,6 Kosten für Anschaffung\*

Mit knapp 27.000 Euro ist der getestete Mazda nicht übermäßig teuer. Die Ausstattung fällt umfangreich aus. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind aber Optionen im Wert von knapp 3.000 Euro nötig. Sicherheitstechnik und Komfort sind vollständig erhältlich, einiges davon aber gegen Aufpreis.

### 3,0 Fixkosten\*

Auch die Fixkosten liegen im akzeptablen Bereich. Die Haftpflichtversicherung geht in Ordnung. Die Kaskoklassen sind aber sehr teuer. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 78 Euro fällig.

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen erschwinglich aus.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 SKYACTIV-G	2.0 SKYACTIV-G	2.5 SKYACTIV-G i-ELOOP Automatik	2.2 SKYACTIV-D i-ELOOP	2.2 SKYACTIV-D i-ELOOP
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
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]	9,5	9,1	7,8	9,1	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	216	223	211	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	6,0 S	6,3 S	3,9 D	4,5 D
CO2 [g/km]	129	139	148	104	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/22	16/23/22	16/24/22	17/25/23	17/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	78	98	126	209	227
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	600	681	774	609	707
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-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	107 kW (145 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15/11,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/5,0/6,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>156 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4865/1840/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2120 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1390 kg/545 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>465 l/855 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b./1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	<b>1085 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>135 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>114 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>351 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>659 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/22
Grundpreis	26.990 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, 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](http://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 <sup>o</sup>
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Technik-Paket)	1.200 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (Touring-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Technik-Paket)	1.200 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Touring-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (Technik-Paket)	1.200 Euro <sup>o</sup>

### 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 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich

### AUSSEN

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

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

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

AUTOKOSTEN

2,4

Betriebskosten*	3,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	2,6
Fixkosten*	3,0
Monatliche Gesamtkosten*	2,0

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