



## Mazda 6 2.2 SKYACTIV-D 150 i-ELOOP Center-Line

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse  
(110 kW / 150 PS)

**S**portlich schick tritt der Mazda 6 auf. Die Ecken und Kanten stehen der Mittelklasse-Limousine gut. Doch eine alte Weisheit besagt, dass Aussehen nicht alles ist. Was den Japaner aber in kein schlechteres Licht rückt. Auch beim Fahren sorgt der Mazda für gute Laune. Der Innenraum ist üppig, die Bedienung klappt nach kurzer Gewöhnungsphase einwandfrei. Die Leistung des Basis-Diesels stellt zufrieden. Sowohl bei voller Beschleunigung als auch bei der Durchzugskraft liefert er gute Ergebnisse ab. Das knackige Sechsgang-Getriebe kann nur gelobt erwähnt werden. Das Gesamtkonzept des Mazda 6 ist absolut stimmig, auch wenn das Fahrwerk für eine Limousine etwas straff geraten ist. Alle wichtigen Assistenzsysteme, wie Abstandsregelsystem, Notbremsassistent, Spurhalte- und Spurwechslassistent sind optional erhältlich. Diese sind aber leider zum Großteil der höchsten Ausstattungsvariante (Sports-Line) vorbehalten. Der Verbrauch des Basis-Diesels überzeugt (4,5 l/100 km Testverbrauch), was dem Mazda 87 Punkte und somit vier Sterne im ADAC EcoTest beschert. Ein Grundpreis von 30.690 Euro ist akzeptabel. Assistenzsysteme kosten dann aber noch extra. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u.a.: Honda Accord, Opel Insignia, Skoda Octavia, Toyota Avensis, VW Passat.

**+** niedrige Betriebskosten, gutes EcoTest-Ergebnis, gutes Platzangebot vorn, knackiges Schaltgetriebe, hoher Sicherheitsstandard, einfaches Bedienkonzept

**-** hohe Fixkosten, Assistenzsysteme nur optional und teilweise der Sports-Line-Variante vorbehalten



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,9 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

2,6 Transport

2,5 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

### Verarbeitung

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

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, die Spaltmaße verlaufen 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, Leder-, 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 unter Umständen zu teuren Folge Reparaturen führen kann. Die Motorhaube ist sehr schwer und muss mit viel Kraft hoch gewuchtet werden. Abgestützt wird sie im offenen Zustand nur von einem unpraktischen Haltestab. Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse Standard sein.

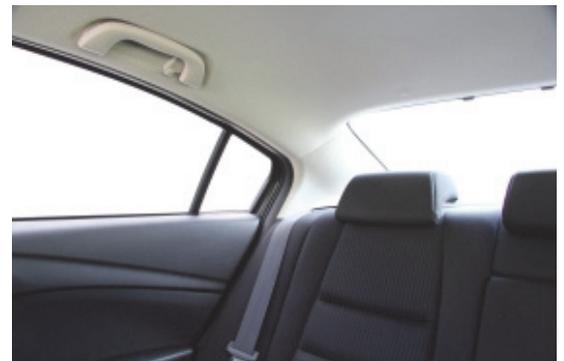
2,4

### Alltagstauglichkeit

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

⊕ Mit einer Tankfüllung kann der Mazda 6 1.375 Kilometer weit gefahren werden (basierend auf Testverbrauch EcoTest). Eine Zuladung von 545 Kilogramm stellt absolut zufrieden. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Gebremste Anhänger bis 1.600 kg können angehängt werden, ungebremst sind 730 kg erlaubt. Die maximal zulässige Stützlast beträgt 75 kg. 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. Ein Ersatzrad ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Aufgrund der großen Karosserie fehlt es dem 6er im städtischen Verkehr etwas an Agilität.



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

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 nur durchschnittlich aus.

⊕ 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. Beide Außenspiegel sind großzügig dimensioniert. 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.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

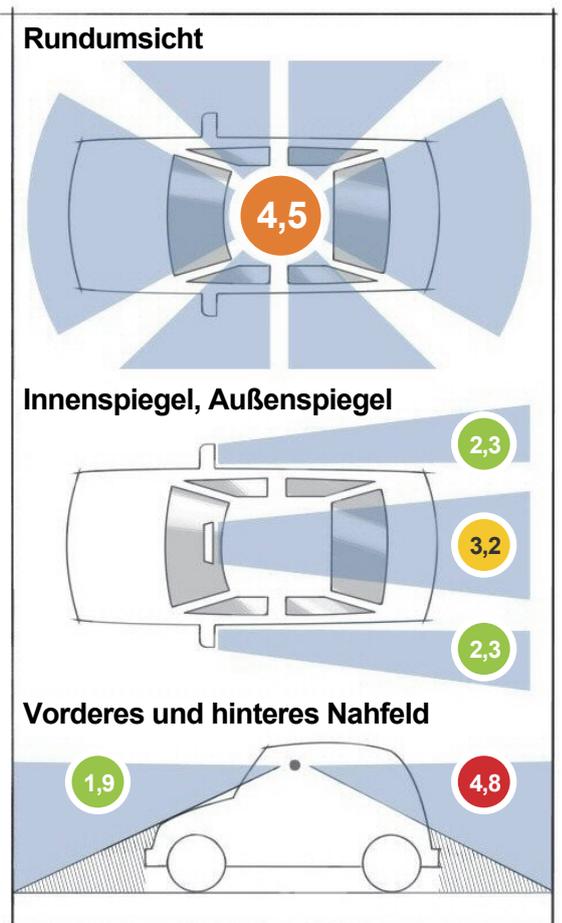
Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus. Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln und auch die Fenster öffnen und schließen. Allerdings sind die beiden winzigen Druckknöpfe leicht zu verwechseln.

⊕ 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 zweimal 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.



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



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

## 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.

- + 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. Sowohl der Schalter für Stand- und Abblendlicht als auch der Drehring für die Nebelleuchten sind im Blinkerhebel untergebracht. Ein separater Drehschalter wäre die elegantere Lösung. Die mechanische Sitzeinstellung funktionieren weitgehend problemlos.

- + Das Lenkrad (höhen- und längeneinstellbar), die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Der Startknopf ist auf optimaler Höhe, beleuchtet, aber direkt hinter dem Wischerhebel angeordnet. Die elektrischen Fensterheber besitzen rundherum eine automatische Durchlauffunktion und einen zuverlässigen Einklemmschutz. 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, Fernlicht und Wischer schalten sich sensorgesteuert automatisch ein. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist übersichtlich und einfach zu bedienen - leider wurde es etwas tief eingebaut und ist nicht ideal einsehbar. Das optional erhältliche Radio- und 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. Unerklärlich ist, dass bei Verwendung eines Audio-USB-Sticks nach jedem Motorstart beim ersten Lied begonnen wird. Der Klang der Lautsprecheranlage stellt voll zufrieden, auch wenn sie mit hoher Lautstärke betrieben wird. Auch wenn es keine "echten" Leselampen sind, die Innenbeleuchtungen können vorn und hinten jeweils links und rechts separat eingeschaltet werden. Vorn wie hinten sind die Ablagemöglichkeiten vielfältig.



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

In den Türen können große Getränkeflaschen sicher verstaut werden. Auch die Größe des Handschuhfachs reicht vollkommen aus. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und angeklappt. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Auf langen Reisen hält der serienmäßige Tempomat die Geschwindigkeit. Im Display wird dem Fahrer die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt.

⊖ Unter dem Bremspedal kann man beim Wechsel von Gas auf Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. 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.

---

## 1,8 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 1,93 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.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 6 werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,6 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 Oberschenkelaufgabe, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

## 2,3 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist angenehm niedrig.

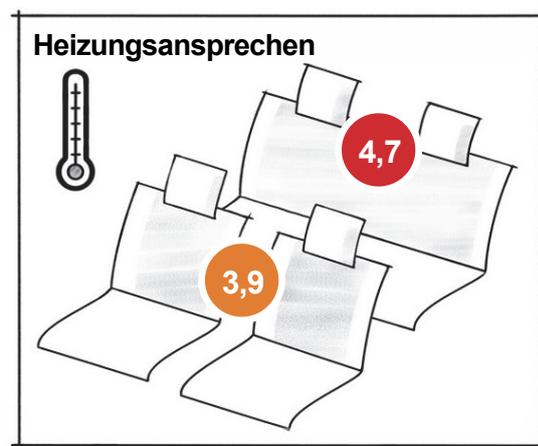
⊕ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Er werden auf Kopfhöhe der Front-Passagiere 68,5 dB(A) gemessen. Der Motor hält sich angenehm im Hintergrund, auch wenn er aus seinem Verbrennungsverfahren kein Geheimnis macht. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche sind auffällig.

## 3,2 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 Rücksitzbank 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\*

⊕ Schon mit der Basismotorisierung bietet der Mazda 6 2.2 SKYACTIV-D gute Fahrleistungen. Mit seinen 110 kW/150 PS sprintet er in 5,6 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-Liter-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. Darüber läuft er aber sehr kultiviert.

## 1,7 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. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Der Motor springt auch beim Betätigen des Kupplungspedals an, wenn bereits zuvor der erste Gang eingelegt war.

## 2,0 Getriebeabstufung

Die Übersetzungen der einzelnen Schaltstufen sind stimmig.

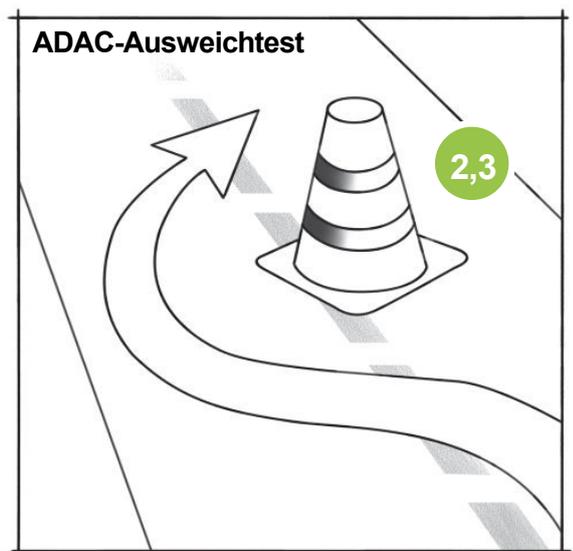
⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen zwischen den Stufen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist sehr lang gewählt, wodurch auch auf langen Strecken mit zügiger Fahrt kein unnötiger Kraftstoff verschwendet wird. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.225 Umdrehungen in der Minute. Trotzdem wirkt er nicht träge.

## 2,3 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. Die serienmäßige Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder.



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.

## 2,7 Lenkung\*

Direkt um die Mittellage zeigt sich die Lenkung etwas gefühllos. 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 Präzision der Lenkung an sich wäre aber schon in Ordnung. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering.

– Ein Wendekreis von ca. zwölf Metern kann nicht lobend erwähnt werden.

## 2,2 Bremse

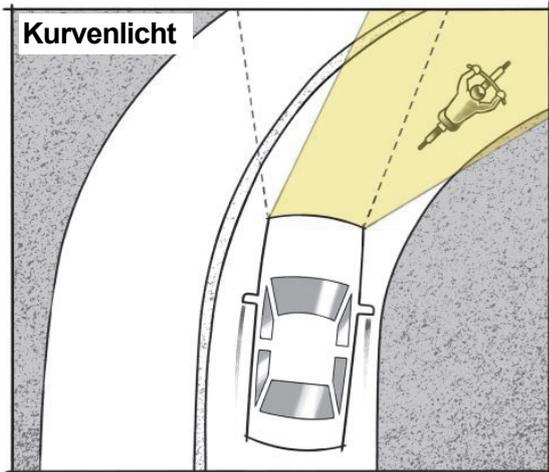
+ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind durchschnittlich 36,8 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza T001 der Größe 225/55 R17 97V). Auch bei starker Beanspruchung zeigt sich die Bremsanlage recht standfest, Fading ist nicht feststellbar. Die Spurtreue während des Bremsvorgangs ist makellos. Das Bremspedal lässt sich fein dosieren.

## 2,1 SICHERHEIT

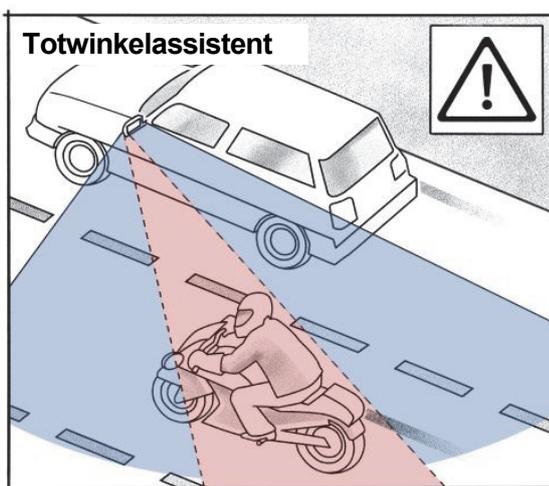
### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Optional sind die wichtigsten Assistenzsysteme erhältlich. Einige sicherheitstechnische Optionen sind aber der höheren Sports-Line-Variante vorbehalten.

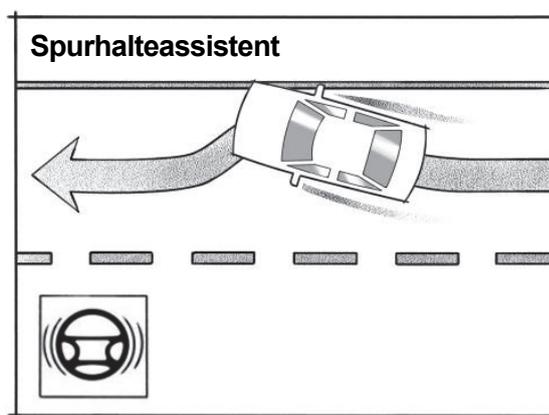
+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischem Stabilitätssystem DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den von hinten 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. Serienmäßig kann mit einem sogenannten Speedlimiter die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden.



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



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.



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.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

---

## 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda 6 hervorragende 92% der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit. 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 1,63 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.

---

## 2,1 Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander haben auf der Rückbank nicht ausreichend Platz.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda im Bereich Kindersicherheit 77% der möglichen Punkte. 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. Selbst mit den Hilfseinrichtungen gestaltet sich die Montage schwer.

---

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest kann der Mazda 66% der möglichen Punkte erreichen. Der vordere Bereich der Motorhaube und die A-Säulen könnten noch besser entschärft werden.

1,7

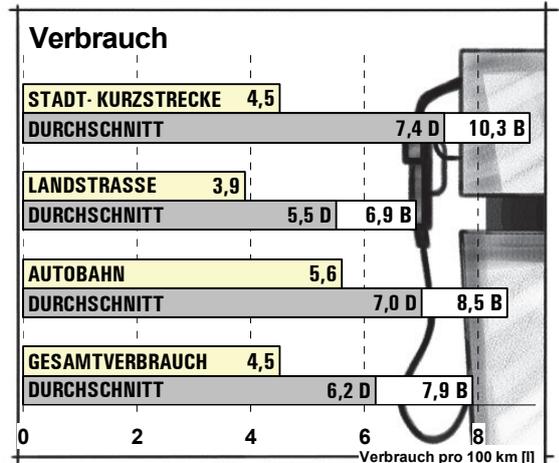
## UMWELT/ECOTEST

1,9

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der kleine Diesel glänzt mit niedrigen Verbrauchswerten.

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum der Mazda 6 2.2 SKYACTIV-D 150 Limousine liegt bei 4,5 Liter Diesel alle 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein kalkulierter CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 143 Gramm pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht das für 41 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,5 l, außerorts bei 3,9 l und auf der Autobahn bei 5,6 l Diesel pro 100 km. Die Diesel-Modelle sind serienmäßig mit dem innovativen i-ELOOP-System ausgestattet, das beim Bremsen Energie in Kondensatoren speichert und beim Beschleunigen wieder frei setzt.



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

1,4

### Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt sich besonders auffällig. Der Japaner kann somit 46 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt dies 87 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.

2,8

## AUTOKOSTEN

1,4

### Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

⊕ Ein niedriger Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff lässt die Betriebskosten überschaubar ausfallen.

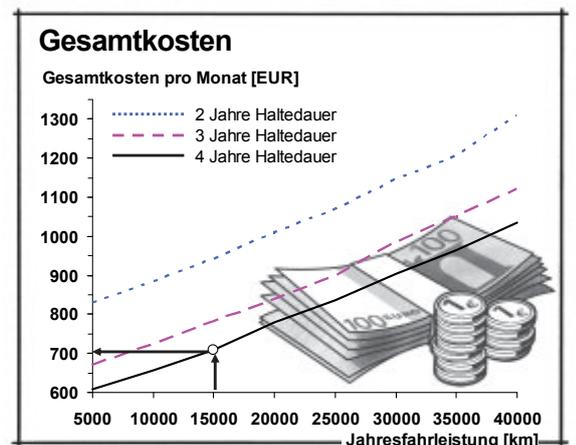
2,7

### 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahr-  
zeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön-  
lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 708 Euro bei  
15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren  
Haltedauer).

## 2,7 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.

## 3,5 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 30.690 Euro ist der getestete Mazda nicht übermäßig teuer. Als Center-Line ist er dann aber nicht übermäßig gut ausgestattet - vieles muss optional bestellt werden. Einige sinnvolle Ausstattungen sind sogar der höheren Ausstattungsvariante Sports-Line vorbehalten.

## 4,7 Fixkosten\*

Bei den Fixkosten kann der Mazda nicht glänzen. Eine jährliche Steuerbelastung von 227 Euro wären noch akzeptabel. Auch die Haftpflichtversicherung liegt im Mittelfeld (Typklasse 17). Aber die Kaskoversicherungen sind sehr teuer (VK: 25/TK: 23).

## 2,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen mit 708 Euro noch erschwinglich aus. Daran ändern auch die hohen Fixkosten nichts. Vor allem Vielfahrer werden sich über die niedrigen Betriebskosten erfreuen.

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 SKYACTIV-G 145	2.0 SKYACTIV-G 165	2.5 SKYACTIV-G 192 i-ELOOP Automatik	2.2 SKYACTIV-D 150 i-ELOOP	2.2 SKYACTIV-D 175 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	16/24/22	16/24/22	16/25/22	17/25/23	17/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	108	128	156	227	257
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	605	721	816	617	725
Preis [Euro]	24.990	28.190	35.790	28.490	35.890

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

#### Kraftstoff

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

## 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)	<b>225/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15/11,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,5/3,9/5,6 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	104 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>143 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4865/1840/1450 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2125 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1510 kg/545 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>465 l/855 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	<b>1375 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>97 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>139 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>411 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>708 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/23
Grundpreis	30.690 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

Abbieglicht	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)	1.000 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)	1.000 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 <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (nur für Sports-Line)	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>2,3</b>
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,4	Lenkung*	2,7
Sicht	2,8	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Volumen*	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,6	Kindersicherheit	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,7</b>
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	1,9
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	1,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>		
Federung	2,6	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>2,8</b>
Sitze	2,1	Betriebskosten*	1,4
Innengeräusch	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Klimatisierung	3,2	Wertstabilität*	2,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Kosten für Anschaffung*	3,5
Fahrleistungen*	2,4	Fixkosten*	4,7
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Schaltung	1,7		
Getriebeabstufung	2,0	<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	