ADAC

Autotest

Mazda 6 Kombi SKYACTIV-D 150 i-ELOOP Exclusive-Line

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

EcoTest ★★★★☆

Zum Modelljahr 2015 hat der Mazda 6 ein Facelift erhalten. Neben den üblichen optischen Modifikationen bekam der Mittelklasse-Kombi eine elektrische Feststellbremse und ein überarbeitetes Infotainmentsystem. In der Ausstattungsvariante Exclusive-Line sind die Voll-LED-Scheinwerfer serienmäßig an Bord. Sie sorgen für optimale Ausleuchtung mit einer natürlichen Tageslichtfarbe. Dass sinnvolle Assistenzsysteme wie das ACC-Notbremssystem, die Müdigkeitserkennung und der Spurhalteassistent nur für die höchste Ausstattungsvariante Sports-Line erhältlich sind, ist unverständlich. Diese Ausstattungsvariante gibt es zudem nur in Verbindung mit den kräftigsten Motorisierungen. Wirtschaftlichkeit und Sicherheit zu kombinieren, ist mit dem Mazda 6 deshalb nicht möglich. Das Fahrwerk wurde überarbeitet und federt jetzt deutlich sensibler. Guten Sitzkomfort und Seitenhalt bieten die neu konturierten Sitze. Der Innenraum ist üppig, die Bedienung klappt nach kurzer Eingewöhnungsphase einwandfrei. Die Leistung des Basis-Diesels stellt zufrieden. Sowohl bei voller Beschleunigung als auch bei der Durchzugskraft liefert er gute Ergebnisse. Das knackige Sechsgang-Getriebe kann nur gelobt werden. Der Verbrauch des Basis-Diesels überzeugt (4,6 l/100 km Testverbrauch), was dem Mazda 86 Punkte und somit vier Sterne im ADAC EcoTest beschert. Als weitere Neuerung kann der Mittelklasse-Mazda nun auch mit Allradantrieb bestellt werden. Ein Grundpreis von 33.190 Euro ist akzeptabel, die Aufpreisliste kurz. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Honda Accord Tourer, Opel Insignia Sports Tourer, Skoda Octavia Combi, Toyota Avensis Combi, VW Passat Variant.

⊕ niedrige Betriebskosten, gutes EcoTest-Ergebnis, großzügiger Innenraum, knackiges Schaltgetriebe, hoher Sicherheitsstandard, einfaches Bedienkonzept

⊖ hohe Fixkosten, Assistenzsysteme teilweise der Sports-Line-Variante vorbehalten, schwache Heizleistung

ADAC-URTEIL

2,1	AUTOTEST
2,7	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0	Familie
3,5	Stadtverkehr
3,1	Senioren
2,0	Langstrecke
2,0	Transport
2,5	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Stand: Juni 2015
Text: Stefan Giuliani

2,6 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie gefallen, die Spaltmaße sind gleichmäßig und die Türen fallen leicht ins Schloss. Wunderschön zeigt sich der rubinrote Sonderlack des Testwagens - an manchen Stellen ist er aber etwas rau aufgetragen. 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 Schutzleisten bewahren 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 Folgereparaturen 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.

2,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Tankfüllung von 62 Litern kommt der Mazda 6 auf eine Reichweite von 1.345 Kilometer (basierend auf dem Testverbrauch des EcoTest). Eine Zuladung von 555 Kilogramm stellt absolut zufrieden. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 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. So können auf der Anhängerkupplung auch Radträger mit zwei E-Bikes montiert 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 Radmutternschlüssel 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.

2,8 Sicht

⊕ Vorn wie hinten lässt sich die Karosserie recht 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 verkleinert. Beide Außenspiegel sind großzügig dimensioniert. Ab der Ausstattungsvariante Exclusive-Line sind serienmäßig Voll-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht verbaut. Dies sorgt für sehr gute Fahrbahnausleuchtung mit einer natürlichen Tageslichtfarbe. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn die Sichtverhältnisse nicht optimal sind. Die optische und akustische Einparkhilfe ist vorn wie hinten serienmäßig verbaut.

© ADAC e.V.

⊖ In der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 6 Kombi 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. Die Kopfstützen verkleinern auch das Sichtfeld im Innenspiegel unnötig. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Scheibenlinie quasi unsichtbar. Auch spielende Kinder können hier einfach übersehen werden. Der Fernlichtassistent und die Rückfahrkamera bleiben leider der höchsten Ausstattungsvariante Sports-Line vorbehalten.

3,1 Ein-/Ausstieg

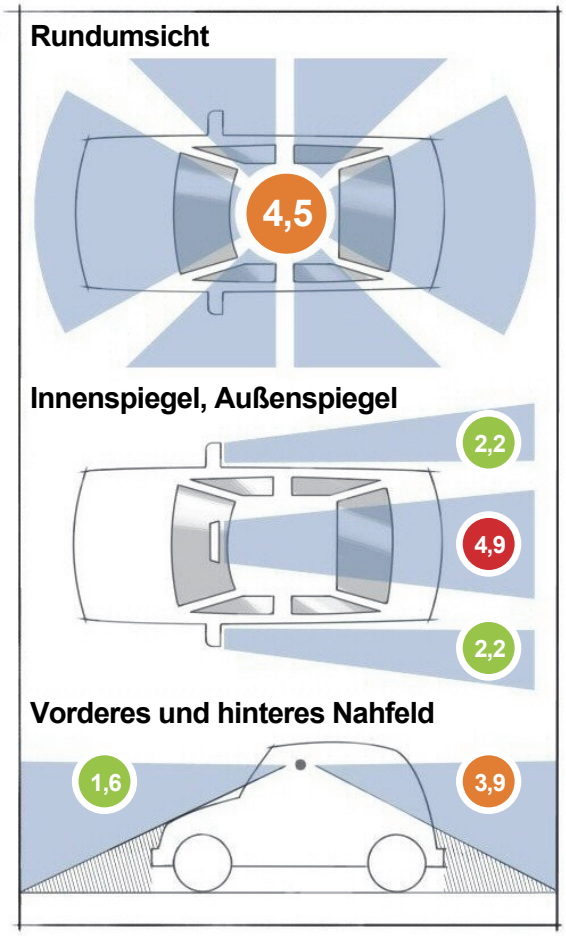
Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus. Per Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Allerdings sind die beiden winzigen Druckknöpfe leicht zu verwechseln.

⊕ 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.

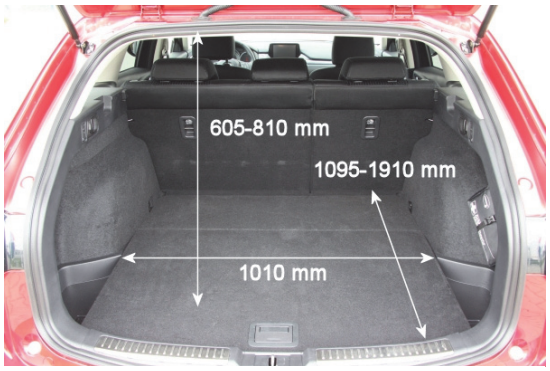
⊖ Der Fahrersitz ist weit zur Fahrzeugmitte versetzt, was den Einstieg nicht gerade erleichtert. Vor allem groß gewachsene Personen laufen Gefahr, sich am tief gezogenen Dach den Kopf zu stoßen. Werden die Türen zweimal verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden, man kann Personen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

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst unterhalb der Gepäckraumabdeckung großzügige 425 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zu Dach, können 625 l oder elf handelsübliche Getränkekisten verstaut werden. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf 790 l (gemessen bis Fensterunterkante). Nutzt man das volle Volumen bis zu den Vordersitzen und bis unter das Dach, stehen 1.380 l zur Verfügung.



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 425 l Kofferraumvolumen liegt der Mazda 6 im Mittelfeld der Fahrzeugklasse.

© ADAC e.V.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und auch mit Schwung wieder zuwerfen, ohne, dass von außen nachgedrückt werden muss. Leider ist der Entriegelungstaster bei schlechter Witterung aber meist verschmutzt. Die Klappe dürfte aber noch etwas weiter nach oben schwingen. Nur bis gut 1,80 m steht man darunter aufrecht. Die Ladekante liegt angenehm niedrig. Beim Einladen muss das Gepäck nur 63 cm weit angehoben werden, beim Ausladen muss man nur 3,5 cm überwinden. Das Format des Gepäckraums ist praktisch. Die hohe Ladeöffnung erlaubt auch sperrige Gegenstände.

⊖ Es gibt nur eine LED-Heckleuchte in der geöffneten Heckklappe. Diese leuchtet hell, man macht sich aber oft selbst mit dem Oberkörper Schatten.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist im Verhältnis 60:40 geteilt. Sie kann vom Fahrgast- und vom Kofferraum aus entriegelt werden. Das jeweilige Lehnenteil fällt dann federbelastet um - eine optimale Lösung.

⊖ Ein Skisack oder eine Durchladeluke sind nicht lieferbar. Für kleine Gegenstände gibt es kaum sinnvoll nutzbare Ablagen oder Gepäcknetze. Beim Wiederaufrichten der Lehnenteile können die Sicherheitsgurte dahinter geraten. Beschädigungsgefahr besteht aber nicht.

1,9 INNENRAUM

1,9 Bedienung

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

Die Bedienungsfreundlichkeit des Mazda 6 kann voll überzeugen. Die Grundfunktionen sind meist logisch und nach kurzer Eingewöhnung zu bewältigen. 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 funktioniert weitgehend problemlos.

⊕ Das Lenkrad (höhen- und längeneinstellbar), die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Der Startknopf ist auf optimaler Höhe, beleuchtet und seit dem Facelift direkt einsehbar. 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 und Wischer schalten sich sensorgesteuert automatisch ein. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist übersichtlich und einfach in der Handhabung - 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. Die Platzierung ist optimal. Die Menüführung ist durchgängig logisch aufgebaut.

⊕ 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. 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. Dem Fahrer wird die Motortemperatur nur per Kontrolllampe 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.

1,6 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 1,95 m zurückschieben. Auch subjektiv fühlt man sich im 6er wohl.

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, können auf den Rücksitzen Personen bis 1,95 m bequem sitzen. Die Kopffreiheit ist dementsprechend. Das subjektive Raumgefühl ist gut.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 6 werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Oft wurde das Fahrwerk des Mazda 6 kritisiert, weil es für einen Kombi etwas ruppig ausfiel. Zum Facelift wurde es überarbeitet und hat an Komfort gewonnen. Tendenziell ist das Fahrwerk weiterhin straff abgestimmt. Auf langen Wellen neigt der Kombi jetzt vor allem beladen etwas zum Nachschwingen. Schnelles Ansprechen gehört weiterhin nicht zu den Vorzügen der straffen Dämpfer. Über kurzwellige Fahrbahnunebenheiten poltern die Achsen nach wie vor etwas unkultiviert. Als Folge dessen herrscht stete Unruhe im Fahrzeug. Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden aber 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 komfortabel, nur auf Kopfsteinpflaster rappelt es im Innenraum manchmal etwas.

2,0 Sitze

⊕ Mit dem Facelift wurden die Sitze des Mazda 6 besser konturiert. Vorn bieten die hohen Lehnen gute Unterstützung des Rückens, wobei der Fahrer sich die Lordosenunterstützung in horizontaler, jedoch nicht in vertikaler Richtung einstellen kann. Die Seitenführung der Vordersitze wurde ebenfalls verbessert. Vor allem die Seitenwangen der Lehnen sind sehr deutlich ausgeprägt. Auch die Flächen wurden ordentlich ausgeformt und unterstützen die Oberschenkel zuverlässig. Vorn wie hinten sind die Sitze bequem gepolstert. Fahrer- und Beifahrersitz sind in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellbar. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzposition ein, die stabile Fußstütze neben dem Kupplungspedal dürfte aber etwas länger sein. Auch die Rücksitzbank ist ordentlich ausgeformt und bietet den Fond-Passagieren Sitzkomfort. Die Lehne der Rücksitzbank reicht weit nach oben. Man nimmt auch im Fond eine entspannte Sitzhaltung ein.

2,2 Innengeräusch

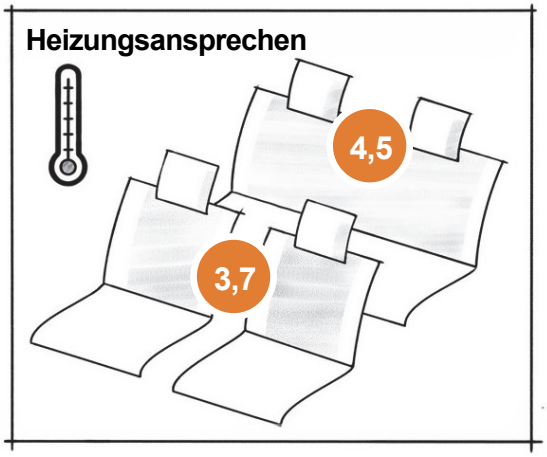
⊕ Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Er werden auf Kopfhöhe der Front-Passagiere 68,7 dB(A) gemessen. Der Motor hält sich angenehm im Hintergrund, auch wenn er aus seinem Verbrennungsverfahren kein Geheimnis macht. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche sind auffällig.

3,1 Klimatisierung

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

⊕ Fahrer und Beifahrer können 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 in bestimmten Kombinationen regeln. Sie wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Schon mit der Basis-Dieselmotorisierung bietet der Mazda 6 2.2 SKYACTIV-D gute Fahrleistungen. Mit seinen 110 kW/150 PS sprintet er in 5,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang unter maximaler Beschleunigung, gemessen im dritten Gang). Bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h zeigt er sich durchzugsstark. Im vierten Gang vergehen 6,9 Sekunden und im fünften Gang 9,9 Sekunden. Erst im sechsten Gang verliert er etwas an Agilität. Dann vergehen 15,0 Sekunden, bis die 100er-Marke erreicht wird.

2,3 Laufkultur

⊕ 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

⊕ 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 Abstufungen des Sechsganggetriebes passen gut zueinander und zur Motorcharakteristik, es entstehen zwischen den Stufen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist lang gewählt, wodurch auch auf weiten Reisen mit zügiger Fahrt kein unnötiger Kraftstoff verschwendet wird. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.200 Umdrehungen in der Minute. Trotzdem wirkt er nicht träge.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC Ausweichtest drängt der Mazda zunächst beim Einlenken mit dem Heck etwas nach außen. ESP regelt aber effizient, wodurch der Rest des Parcours sehr neutral durchfahren wird. 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 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 Beherrschbareit beim anschließenden Ausweichen.

2,6 Lenkung*

Direkt um die Mittellage zeigt sich die Lenkung etwas gefühllos. Wählt man etwas größere Lenkwinkel, baut der Mazda 6 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 11,9 Metern liegt im Mittelfeld der Klasse.

2,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind durchschnittlich 37,8 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.

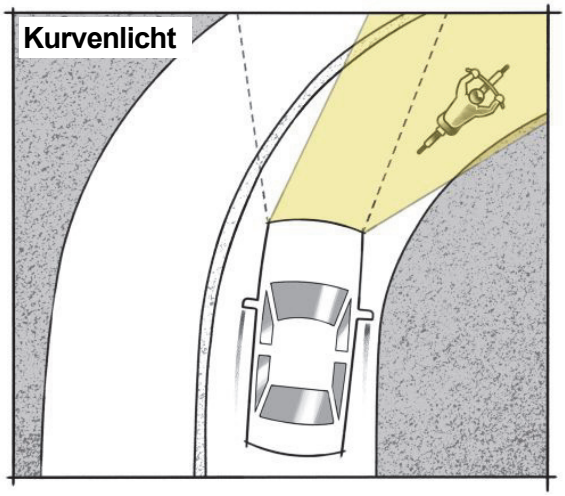
2,0 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

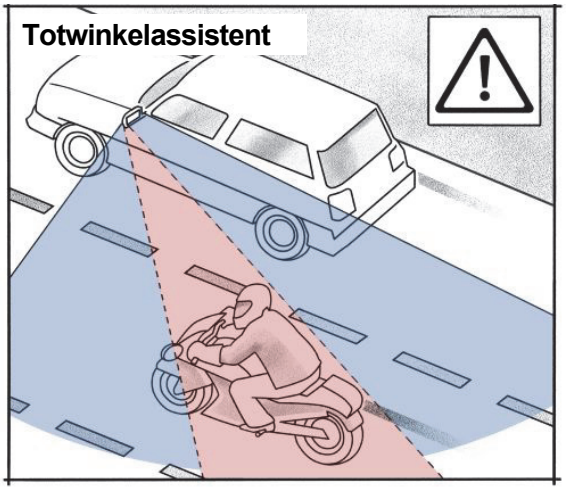
Optional sind die wichtigsten Assistenzsysteme erhältlich. Einige sicherheitstechnische Optionen sind aber der höheren Sports-Line-Variante vorbehalten.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischem Stabilitätssystem DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Die LED-Bremsleuchten sprechen sehr schnell an und werden vom nachfolgenden Verkehr zügig wahrgenommen. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den von hinten herannahenden Verkehr. Serienmäßig ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle verbaut, die den Reifenluftdruck über den Abrollumfang der Reifen errechnet. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Bereits in Serienausstattung sind der City-Notbremsassistent SCBS, der Spurwechselassistent RVM und Kurvenlicht an Bord. 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.

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



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.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda 6 hervorragende 92% der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit (Stand 08/2013). Das Airbag-System umfasst Front-/Seiten-Airbags sowie seitliche, von vorne bis hinten durchgehende Kopf-Airbags. Die Kopfstützen vorn sind für Personen bis über 1,80 m ausreichend hoch und nah am Kopf platziert. Das Risiko von Halswirbel-Verletzungen fällt somit gering aus.

An den stabilen 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 1,65 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 Notfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

2,0 Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander haben auf der Rückbank nicht ausreichend Platz.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda im Bereich Kindersicherheit 77% der möglichen Punkte (Stand 08/2013). 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.

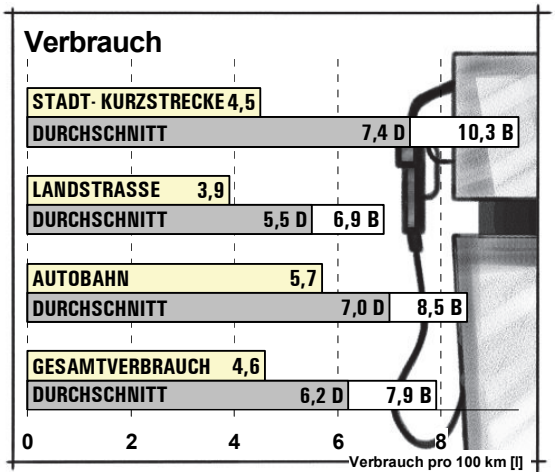
2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest kann der Mazda 66% der möglichen Punkte erreichen (Stand 8/2013). Der vordere Bereich der Motorhaube und die A-Säulen könnten noch besser entschärft werden.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Mazda 6 SKYACTIV-D 150 liegt bei 4,6 Liter Diesel alle 100 Kilometer. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 146 Gramm pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht das für 40 Punkte im Bereich CO2. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,5 l, außerorts bei 3,9 l und auf der Autobahn bei 5,7 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

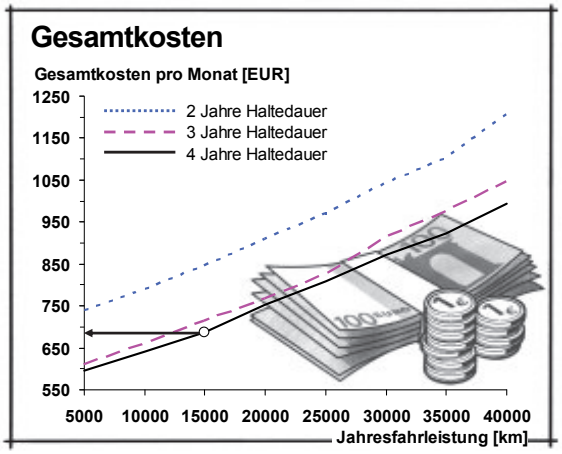
⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt sich besonders auffällig. Der Japaner kann somit 46 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen erreichen. Zusammen mit den CO2-Punkten ergibt dies 86 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,7 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

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

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 687 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8 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.

3,3 Wertstabilität*

Dem Mazda 6 wird mit der getesteten Motorisierung ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 33.190 Euro landet der getestete Mazda im Mittelfeld seiner Klasse. Die Aufpreisliste ist kurz: Es können ein Automatikgetriebe, ein Navigationssystem und individuelle Lackierungen optional geordert werden. Mag man seinen Mazda 6 reichhaltiger ausstatten, muss man notgedrungen zur höheren Ausstattungsvariante Sports-Line übergehen, die aber wiederum nur den stärksten Motorisierungen vorbehalten ist.

4,7 Fixkosten*

⊖ Bei den Fixkosten kann der Mazda nicht glänzen. Die jährliche Steuerbelastung beträgt 239 Euro. Die Haftpflichtversicherung liegt im Mittelfeld (Typklasse 17). Aber die Kaskoversicherungen sind sehr teuer (VK: 25/TK: 23).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen mit 687 Euro noch erschwinglich aus. Daran ändern auch die hohen Fixkosten nichts. Vor allem Vielfahrer werden sich über die niedrigen Betriebskosten freuen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SKYACTIV-G 145	SKYACTIV-G 165	SKYACTIV-G 192 i-ELOOP SKYACTIV-Drive	SKYACTIV-D 150 i-ELOOP	SKYACTIV-D 175 i-ELOOP
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	380/1800	420/2000
0-100 km/h[s]	9,6	9,1	7,9	9,3	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	214	220	210	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 l S	6,0 l S	6,4 l S	4,2 l D	4,6 l D
CO2 [g/km]	131	139	150	110	121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/26/22	15/26/22	15/25/22	17/25/23	17/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	112	128	160	239	261
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	620	701	802	627	745
Preis [Euro]	25.290	30.690	36.690	28.790	36.790

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi
CP	= Coupe	TR	= Transporter
C	= Cabriolet	BU	= Bus
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle
KB	= Kombi	GE	= Geländewagen
GR	= Van	PK	= Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2191 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4500 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	**225/55R17V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,7/11,85 m**
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**5,5 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**37,8 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**4,6 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**4,5/3,9/5,7 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**146 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,7 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4805/1840/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2125 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1535 kg/555 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**425 l/790 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	**1345 km**
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**85 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**62 Euro**
Monatliche Fixkosten	**138 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**402 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**687 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/23
Grundpreis	33.190 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.800 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht (Technik-Paket)	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/vorne	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	550 Euro°
Schiebe-Hubdach (nur für Sports-Line)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,1**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	2,8
Alltagstauglichkeit	2,0
Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,4**
Federung	2,4
Sitze	2,0
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	3,1
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen*	2,3
Laufkultur	2,3
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	2,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,0
Lenkung*	2,6
Bremse	2,5
Sicherheit	**2,0**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	**1,7**
Verbrauch/CO2*	2,0
Schadstoffe	1,4

AUTOKOSTEN **2,7**

Betriebskosten*	1,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Anschaffung*	3,4
Fixkosten*	4,7
Monatliche Gesamtkosten*	2,3

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.