



## Mazda 6 Kombi SKYACTIV-D 184 Sports-Line

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Die aktuelle dritte Generation des Mazda 6 wird seit 2012 verkauft. Mit mehreren kleineren Facelifts hat Mazda sein Mittelklasse-Auto fit gehalten. Während im Sommer 2018 die optischen Modifikationen ein weiteres Mal dezent blieben, hat sich unterm Blech viel getan. So sind die überarbeiteten Motoren allesamt sauber nach Euro 6d-TEMP, was für den Diesel eine neue Abgasreinigung nötig machte. Das SCR-System leistet gute Arbeit, im Alltag ist der Mazda 6 damit sehr sauber - nur unter Vollast kommt er mit dem Einsammeln der Stickoxide nicht mehr vollständig hinterher. So oder so, ein guter Fortschritt für die Umwelt, der nicht zu Lasten des Verbrauchs geht. Flotte Fahrleistungen sind mit dem 184 PS Diesel ebenfalls möglich. Optimiert über die Jahre wurde auch das Fahrwerk, es bietet inzwischen einen angenehmen Komfort für eine standard-gedämpfte Variante. Für die Langstrecke eignet sich auch das gute Platzangebot, vier Erwachsene mit Gepäck reisen bequem. Dazu passt auch die umfangreiche Komfortausstattung des Testwagens mit Annehmlichkeiten bis hin zur Sitzlüftung vorn. Schon die Basisausstattung umfasst tolle Funktionen wie das Navigationssystem und das vollwertige Head-Up-Display. Bei der Sports-Line-Ausstattung ist dann so gut wie alles an Bord, was es für den Mazda 6 gibt, viele Assistenten machen den Alltag sicherer und erleichtern die Fahrten im Alltag. So lässt sich der fein gemachte Innenraum genießen, Nappaleder und Sen-Holz kosten aber extra, wenngleich einen überschaubaren Betrag. Insgesamt hat der Mazda 6 Kombi natürlich seinen Preis, mit knapp 40.000 Euro ist die getestete Variante kein Schnäppchen - und trotzdem in der Summe seiner Eigenschaften ein interessantes Angebot. **Konkurrenten:** u.a. KIA Optima Kombi, Hyundai i40 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Skoda Octavia Combi, VW Passat Variant.

- +** umfangreiche Komfortausstattung, viele Assistenten serienmäßig, gutes Platzangebot, sicheres und angemessen komfortables Fahrwerk
- schlechte Sicht nach draußen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★★

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,0 Verarbeitung

⊕ Der Mazda 6 Kombi kommt mit einer sauber gefertigten Karosserie daher, die Bauteile sind gut verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und schmal verlaufen. Der Unterboden ist gut verkleidet, vorne und seitlich entsprechend geschützt; nur im Heckbereich gibt es keine separaten Abdeckungen, große "Freiräume" ergeben sich aber auch dort nicht. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes Design und die feinen Materialien, die obere Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorne und hinten) sind geschäumt. In den Türen sind haptisch angenehme und edel wirkende

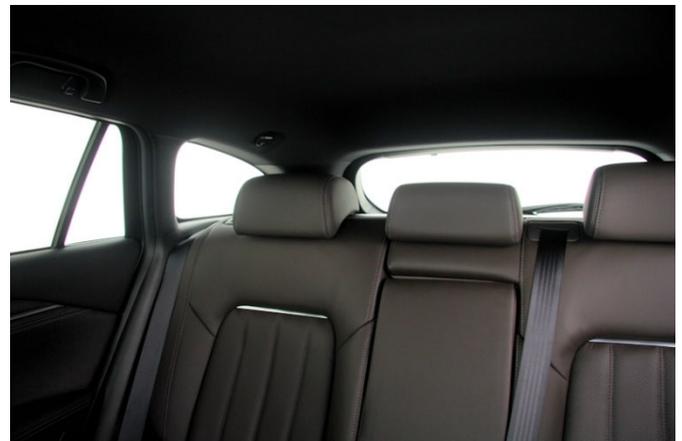
Materialien verbaut, so werden großflächige harte Kunststoffflächen vermieden (Bestandteil des Sports-Line Plus-Paket). In Kombination mit Sen-Holz-Applikationen und chromsatinierten Dekorleisten ergibt sich im Mazda 6 ein sehr hochwertiger Eindruck. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und schweren Motorhaube schon installiert sein.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Mazda 6 Kombi mit dem 184 PS Turbodiesel und seinem 62 Liter großen Tank einen Aktionsradius von etwa 1.145 km. Die Zuladung von bis zu 547 kg beim Testwagen fällt großzügig aus und sollte auch für eine Familie samt reichlich Gepäck genügen. Der Mazda bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach sind Lasten von bis zu 75 kg erlaubt. Bis 1.600 kg (max. 12 % Steigung) bzw. bis 1.800 kg (max. 8 % Steigung) schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 730 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen; damit sollte auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen.

⊖ Die Fahrzeugbreite von 2,12 m inklusive Außenspiegel macht den 6er Kombi in der Stadt nicht gerade handlich, der Wendekreis von 11,7 m geht zumindest in Ordnung angesichts der Fahrzeuglänge von 4,81 m. Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord; ein Notrad ist für diese Motorvariante nicht erhältlich, weil aufgrund des AdBlue-



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

Tanks unten im Kofferraum kein Platz mehr ist. Bordwerkzeug und Wagenheber sind nicht erhältlich. Unpraktisch ist auch das Nachfüllen der AdBlue-Flüssigkeit gelöst, man muss den Tank über einen Einfüllstutzen unter dem Kofferraumboden befüllen.

### 3,1 Licht und Sicht

Auch wenn sich die Karosserie des Kombis im Vergleich zu einer Limousine nach hinten besser abschätzen lässt, entzieht sich die Vorderkante der Motorhaube des Mazda 6 trotzdem dem Blick des Fahrers. Bei der Rundumsichtmessung fällt das Resultat nur ausreichend aus. Vor allem nach hinten gibt es deutliche Sichteinschränkungen durch die Dachsäulen und die voluminösen Kopfstützen, die sich nicht vollständig versenken lassen. Je nach Fahrergröße schränken auch die Außenspiegel und der Innenspiegel die Sicht nach draußen ein.

⊕ Bereits der Basis-Mazda 6 fährt mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) vor. Die Sports-Line-Ausstattung beinhaltet Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistenten (schattiert andere Verkehrsteilnehmer, um Blendung zu vermeiden). Die Fahrbahn wird zwar nicht völlig homogen ausgeleuchtet, trotzdem bietet das System eine sehr gute Sicht und ist daher eine Empfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, sind serienmäßig Parksensoren an Front und Heck verbaut. Einen Einparkassistenten gibt es im Mazda 6 nicht. Dafür sind vier Außenkameras Serie, die einen Blick aus der "Vogelperspektive" auf die Fahrzeugumgebung erlauben; sie bringt Vorteile, wenn man Details nahe am Auto vorne, seitlich und hinten sehen will. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich.

### 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte recht gut, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Sitze befinden sich mit 42 cm über der Straße in niedriger, aber noch zufriedenstellender Höhe und der Schweller ist weder zu breit noch zu hoch. Im Fond stört der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die recht niedrig positionierte Rückbank - ansonsten kann man auch dort gut ein- und aussteigen. Die Türen werden vorn an drei, hinten leider nur an zwei Positionen sicher offen gehalten.

⊕ Für alle Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Umfeldbeleuchtung erhellt Front und Heck. Der

### 2,1 Kofferraum-Volumen

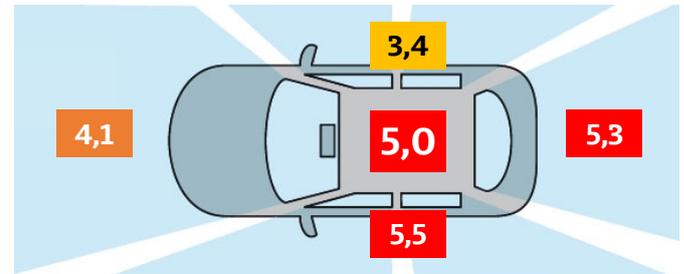
⊕ Das Kofferraum-Volumen ist angesichts der äußeren Größe des Mazda 6 Kombi nicht besonders üppig, sollte für den Alltag aber reichen. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 425 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 625 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem

### 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Immerhin der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um die Sicht nach schräg hinten zu verbessern. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt und sehr gut erkennbar.

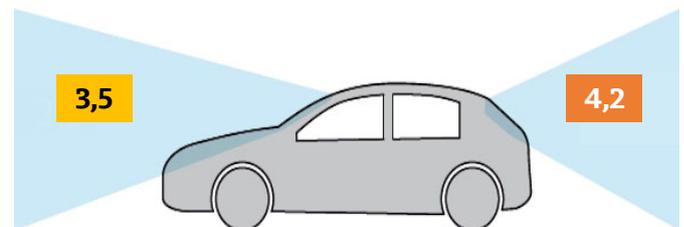
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



schlüssellose Zugang bietet die praktische Funktion, dass beim Weggehen automatisch verriegelt wird (Funktion abschaltbar); öffnen muss man aber über die Druckknöpfe auf den vorderen Türgriffen.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.

Umklappen der Rückbank stehen 790 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.380 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibts keinen nennenswerten Stauraum mehr, mehr als ein flaches Warndreieck kann man nicht mehr unterbringen.

⊕ Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es selbst für die getestete Top-Ausstattung nicht. Nicht schlimm, denn auch manuell kann man die Klappe einfach öffnen und schließen. Die Gepäckraumabdeckung wird von der sich öffnenden Heckklappe weiter nach oben ausgezogen und stört dadurch beim Beladen nicht; beim Schließen der Klappe rollt sie sich wieder in ihre Ausgangsposition - eine einfache und effektive Lösung, ganz ohne aufwendigen elektrischen Antrieb.

Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt nur 64 cm über der Straße - das ist praktisch beim Einladen, das Gepäck muss nicht weit angehoben werden. Innen stört keine Stufe, die 3,5 cm Höhendifferenz von Ladekante und Kofferraumboden sind nicht der Rede wert - das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet etwa 1,83 m hoch, groß gewachsene Menschen sollten also auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - zumal das Heckklappenschloss etwas absteht.

2,3

### Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden; die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus erfolgen. Richtige Fächer seitlich links und rechts gibt es nicht, in den Vertiefungen dort kann man Kleinkram aber gut verstauen, ohne dass er durch den ganzen Kofferraum kullert. Vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe in der Innenverkleidung der Heckklappe ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.



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

ermöglichen es, ein Netz am Kofferraumboden zu spannen. Taschenhaken in der oberen seitlichen Verkleidung kann man ausklappen. Ein Kofferraumtrennnetz ist mit an Bord, es lässt sich am Dachhimmel aber nur hinter der Rückbank einspannen, nicht direkt hinter den Vordersitzen.

⊖ Auf die Rücksitzgurte muss beim Wiederaufstellen der Lehnen geachtet werden, da sie leicht im Fangschloss der Rückbank eingeklemmt und beschädigt werden können.

2,3

## INNENRAUM

2,2

### Bedienung

⊕ Das Cockpit des Mazda 6 ist gefällig gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe übersichtlich angeordneter Bedienelemente steuern. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen. Es erfordert trotz der recht klaren Menüstruktur Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Weniger ideal ist die recht tiefe Anordnung des übersichtlich gestalteten Klimabedienteils. Die Sitze werden serienmäßig manuell eingestellt, wählt man eine Lederausstattung, justiert man die Sitze per Knopfdruck. Fast alle Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, auch die Knöpfe am Dachhimmel und die Fensterheberschalter. Diese funktionieren aber nur mit angeschalteter Zündung, zudem kann man die Fenster nicht per Fernbedienung von außen öffnen und schließen. Die Innenraumbeleuchtung wird vorn und hinten über Leseleuchten realisiert, zentrale



Der Mazda 6 überzeugt durch moderne Gestaltung, gute Verarbeitung und Funktionalität.

Innenraumleuchten hat sich Mazda gespart. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet; in der Sports-Line-Ausstattung befindet sich mittig ein großes Display, das

den Tacho zwar wiederum analog darstellt, aber den Vorteil einer besseren grafischen Übersicht beispielsweise zu ACC-

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Ausstattung in der Sports-Line Ausstattung ist sehr umfangreich. Ein Radio mit DAB+ sowie ein CD-Player sind ebenso serienmäßig an Bord wie eine Bluetooth-Freisprechanlage, Internetradio über Apps und eine Sprachsteuerung. Es gibt einen AUX- sowie mehrere USB-Anschlüsse. Das Navigationssystem mit Kartenmaterial auf SD-Karte baut Mazda ebenso serienmäßig ein wie das BOSE-Soundsystem mit elf Lautsprechern. Die erweiterte

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für zwei Meter große Menschen

## 2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,90 m große Personen Platz - limitierend ist dabei die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde auch noch für etwas größere Leute ausreichen. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die die C-Säulen-Nähe zum Kopf geschmälert.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; weder ist ihre Neigung variierbar, noch können die Sitze hinten verschoben werden. Bodenflächen hat der Mazda 6 keine.

⊕ Vorn gibt es ausreichend Ablagen. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und

## 2,6 KOMFORT

### 2,6 Federung

Das Standard-Fahrwerk des Mazda 6 wurde seit der Premiere des jetzigen Modells im Jahr 2012 kontinuierlich verbessert. Mazda bietet kein optionales Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern an - angesichts der harmonisch abgestimmten Serienvariante kein echter Nachteil. Grobe Unebenheiten werden gut weggeschluckt, diese werden nur wenig zu den Insassen durchgereicht. Angenehm ist der Abrollkomfort auch auf der Autobahn, eine Stuckerneigung ist kaum festzustellen. Trotz des angemessenen Komforts bleibt genug Verbindlichkeit

Einstellungen bietet. Kühlwassertemperatur und Tankinhalt zeigen mechanische Instrumente an.

Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto kostet jedoch Aufpreis. Für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es 12-V-Steckdosen, in der hinteren Mittelarmlehne befinden sich zwei USB-Anschlüsse, die aber nur eine Ladefunktion haben, dafür 2,1A zur Verfügung stellen. Darüber hinaus ist ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich.

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar. Hinten ist vor allem die Mittelarmlehne samt Becherhalter und Extra-Stauraum (inklusive zweier USB-Anschlüsse) gut gelöst.

beim Fahren, um den sportlichen Ambitionen der Marke gerecht zu werden. Das spüren die Insassen lediglich an etwas deutlicher durchdringenden Einzelhindernissen und Querfugen.

## 2,9 Sitze

Die Vordersitze werden standardmäßig manuell justiert und verfügen über die üblichen Einstellmöglichkeiten inklusive Höheneinstellung für beide Seiten. Eine elektrische Sitzverstellung mit Fahrer-Memory ist als Option in Verbindung mit Lederpolsterung lieferbar. Dann kann der Fahrersitz auch in der Neigung eingestellt werden. Die 2-Wege-Lordosenstütze auf der Fahrerseite lässt sich ebenfalls elektrisch justieren - gleichzeitig entfällt allerdings die 2-Wege-Lordosenstütze für den Beifahrer. Ob Serien- oder Optionssitz, Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten eine

gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne gut bis zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, der Seitenhalt geht in Ordnung. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet weniger Seitenhalt, auch wenn die Polsterung selbst für längere Strecken durchaus angenehm ausfällt. Selbst Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, auch weil genug Platz zur Verfügung steht. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kurze Strecken.

## 2,8 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 67,7 dB(A) im Innenraum. Das ist nur ein zufriedenstellender Wert, obwohl die serienmäßige Akustikverglasung (vordere Seitenscheiben als Doppelverglasung ausgelegt) und kein Schiebedach verbaut sind. Der Motor ist beim

Dahinrollen ruhig, wird während des Beschleunigens aber kernig klingend deutlich hörbar. Windgeräusche sind nur im Bereich der Außenspiegel zu vernehmen, ansonsten gehen sie in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

## 2,2 Klimatisierung

⊕ Der Mazda 6 hat immer eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, Sitzheizung vorne sowie Lenkradheizung sind ab Exclusive-Line inbegriffen. Die abgedunkelten Scheiben bringt

der Kombi schon ab Center-Line mit. Sitzheizung für die hinteren Plätze wie auch Sitzlüftung vorn sind Bestandteil der Lederausstattungen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ 184 PS liefert der 2,2-l-Dieselmotor in der stärksten Ausführung, sein maximales Drehmoment liegt bei 445 Nm. Stolze Leistungswerte, allerdings drückt das Leergewicht von fast 1,7 Tonnen etwas auf das Temperament. Die sehr gleichmäßige und unaufgeregte Leistungsabgabe lässt den Motor zudem verhaltender wirken, als er tatsächlich ist. Hinzu kommt eine Drehmomentabsenkung zur Materialschonung in den unteren Gängen, weshalb der Mazda nicht so "reißerisch"

wirkt, was der Traktion trotz Frontantrieb aber zum Vorteil gereicht. Die gemessenen Beschleunigungswerte sind dann auch gut bis sehr gut, beispielsweise geht es von 60 auf 100 km/h in unter 5,0 Sekunden (im 3. Gang). Der gleiche Tempozuwachs erfolgt im 4. Gang in 6,1 Sekunden, im 5. Gang 8,7 Sekunden und im 6. Gang immer noch in unter 12,8 Sekunden.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 2,2-l-Dieselmotor mit vier Zylindern leistet in der Testvariante 184 PS. Die Vierzylinder-Turbodiesel arbeiten mit einer vergleichsweise niedrigen Verdichtung, was sich in einer "weicheren" Verbrennung spüren lässt; allerdings laufen die neuen Euro 6d-TEMP Motoren nicht mehr so geschmeidig wie die Vorgänger, gerade unter Last nagelt das Test-Aggregat recht vernehmlich. Aber nur dann sind Vibrationen zu spüren, sonst

zeigt sich der Vierzylinder von seiner charmanten Seite. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen treten praktisch keine auf, nur beim Ausdrehen klingt der Diesel rau. Dank zweier in Reihe geschalteter Turbolader steht schon unter 1.500 1/min spürbar Leistung zur Verfügung, die über das gesamte Drehzahlband sehr homogen und gleichmäßig abgegeben wird.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Schaltung lässt sich präzise geführt bedienen und die Gänge gut definiert wechseln. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang

wird über Herunterdrücken des Schalthebels nach links vorn eingelegt, er ist damit angemessen gesichert und lässt sich meist leicht einlegen. Die Kupplung ist passend dosierbar und

der ersten Gang kurz genug übersetzt, so gelingt das Anfahren ohne große Herausforderungen. Wer beim Durchschalten der Gänge während der Fahrt unsensibel mit der Kupplung umgeht, erntet hier und da unschöne Schaltschläge. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen gut, die Übersetzung ist für einen so potenten Turbodiesel

sogar etwas kürzer als inzwischen üblich gewählt. Das lässt den Verbrauch bei höheren Geschwindigkeiten etwas mehr steigen, kommt der Agilität des Mazda 6 Kombi aber zu gute und eignet sich prima für schaltfaules Fahren. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet tadellos und recht harmonisch. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist Serie.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Mazda 6 Kombi liegt sicher auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, der Japaner vermittelt im Alltag ein sicheres Fahrgefühl. Die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken halten sich auch bei forcierter Fahrweise noch in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten nur bei sehr forschem Gaseinsatz vom Stand weg auf, ansonsten bietet selbst der Frontantrieb eine

gute Traktion; das ist sicherlich auch der spürbaren Drehmomentabsenkung beim Motor in den unteren beiden Gängen geschuldet. Wer noch mehr Traktion wünscht, kann für diese Variante auch Allradantrieb ordern. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Mazda 6 Kombi eine gute Vorstellung ab. Das ESP greift passend ein, sowohl bezüglich Zeitpunkt als auch bezüglich Intensität. Der große Kombi bleibt dabei gut beherrschbar und lässt sich präzise genug steuern.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die im Mazda 6 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt noch gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind etwas 2,8 Lenkradumdrehungen nötig. Bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Mazda gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man genügend Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute

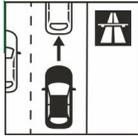
kommt. Bei schnellen und weiten Lenkbewegungen scheint die Servounterstützung nicht ganz nachzukommen, dann fühlt sich die Lenkung schwergängiger an - das tritt aber hauptsächlich bei Leerlaufdrehzahl des Motors auf, meist also beim Rangieren.

### 3,0 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete Mazda 6 Kombi durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Seine Bremse spricht dabei ordentlich an und lässt sich angemessen dosieren.

1,9

## SICHERHEIT



**Autobahn-/Stauassistent**  
nur für Automatik, dann Serie

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line ist die Sicherheitsausstattung umfassend. Alles, was es für den Mazda 6 aktuell gibt, ist serienmäßig an Bord. So wird ein zu geringer Abstand zum Vordermann über das serienmäßige Head-Up-Display angezeigt - dieses projiziert seine Informationen in die Windschutzscheibe. Es wird vor drohenden Kollisionen gewarnt und zur Not dann auch gebremst. Die City-Notbremsfunktion arbeitet von 4 bis 80 km/h, das vorausschauende Notbremsystem für höhere Geschwindigkeiten zwischen 15 und 200 km/h, wobei zumindest bis 160 km/h noch gebremst wird, darüber erfolgt nur noch eine Kollisionswarnung. Die Radarsensoren am Heck warnen vor von hinten herannahenden Autos beim Spurwechsel, sie können beim Ausparken aber auch querenden Verkehr (inklusive Fahrradfahrer und Fußgänger) am Heck detektieren und entsprechende warnen bzw. sogar bremsen, um mögliche Kollisionen zu verhindern. Der Geschwindigkeitsbegrenzer kann mit einem Knopfdruck jeweils die erlaubte Höchstgeschwindigkeit aus der Verkehrszeichenerkennung (Serie, Fusion aus Kamera und Kartenmaterial) übernehmen. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung arbeitet bis 200 km/h; einen Stauassistenten gibt es nur für die Modelle mit Automatikgetriebe. Immer an Bord ist die Müdigkeitserkennung sowie das direkt über Sensoren in den Reifen messende Reifendruckkontrolle.

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 95 Prozent für den Insassenschutz erreicht der Mazda 6 als Facelift beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm ein sehr gutes Ergebnis (Stand Oktober 2018). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis 1,90 m Größe, hinten immerhin für 1,80 m große Insassen. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,8 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Mazda 6 als Facelift im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 91 Prozent (Test 2018). Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, können aufgrund der Lehnausformung je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se noch kein Problem darstellt, aber die Befestigung erschwert. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind laut Bedienungsanleitung so gut wie keine Kindersitze zugelassen. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber ist nur im Automatikmodus aktiv - hält man die Fensterhebertaste gedrückt, ist der Einklemmschutz außer Funktion und es

## 3,3 Fußgängerschutz

Für den Bereich Fußgängerschutz erhält der Mazda 6 66 Prozent der möglichen Punkte. Das ist nur ein mäßiges Ergebnis. Gerade die Vorderkante der Motorhaube birgt ein hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger, aber auch die A-Säulen sind sehr hart gestaltet. Die Motorhaube dagegen ist weich genug und nachgiebig ausgelegt.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

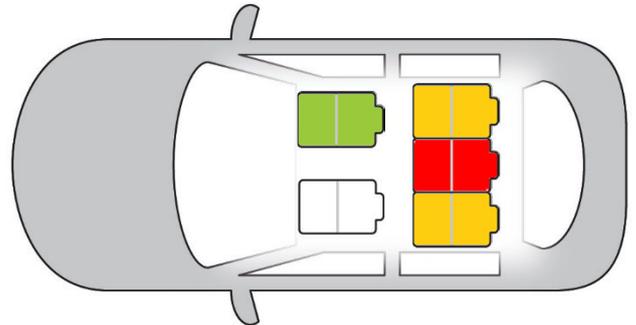
Mit dem 184 PS Dieselmotor ist der Mazda 6 durchaus flott motorisiert. Obwohl sich das Gewicht ungünstig auf den Verbrauch auswirkt, ist der im ADAC Ecotest ermittelte Verbrauch von 5,4 l Diesel pro 100 km angesichts Fahrzeuggröße, Ausstattung und Fahrleistungen trotzdem nicht schlecht. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 169 g pro km. Das reicht für 27 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts verbraucht der Mazda 6 Kombi niedrige 5,3 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel pro 100 km.

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Neben den innermotorischen Maßnahmen setzt Mazda seit der Euro 6d-TEMP Abgasnorm zusätzlich auf eine aufwendige Abgasnachbehandlung. Innerorts und Außerorts stößt der Dieselmotor dadurch kaum noch Schadstoffe aus, die gemessenen Werte sind sehr niedrig. Lediglich auf dem Autobahnabschnitt mit seinen Vollastabschnitten steigt der

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

besteht Verletzungsgefahr. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich über einen kleinen Hebel direkt an der Tür bedienen - keine sichere Lösung, weil auch von Kleinkindern umschaltbar.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst noch verhindern oder wenigstens abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Stickoxid-Ausstoß etwas an - das kostet letztlich einige Punkte, so dass es für den Bereich Schadstoffe am Ende 41 von 50 möglichen Punkten gibt. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten

erzielt der Mazda 6 Kombi im ADAC Ecotest 68 Punkte und verpasst damit knapp ein Vier-Sterne-Ergebnis.

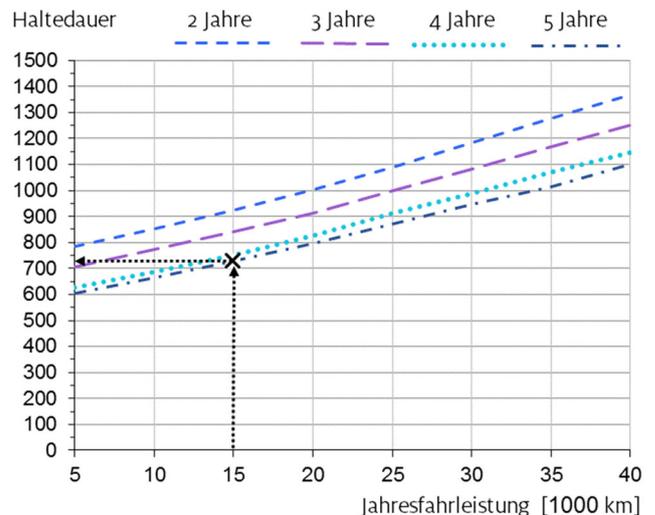
## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Mazda 6 Kombi mit dem 184 PS Diesel und Handschaltung kostet 39.090 Euro - in der höchsten Ausstattungslinie. Die enthält so gut wie alles, was für den 6er verfügbar ist und das Fahren angenehm und sicher macht. Für sich betrachtet ist der Grundpreis nicht gerade günstig, aber man bekommt dafür reichlich Ausstattung und einen kräftigen Motor. Viele Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Navigationssystem, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, Totwinkel- und Notbremsassistent ebenso wie das teildigitale Kombiinstrument. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt für den Testwagen mit 144 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß (WLTP-Wert) 307 Euro pro Jahr (271 Euro nach NEFZ-CO<sub>2</sub>-Ausstoß), das geht für ein Dieselauto noch in Ordnung. Die Aufwendungen für die Versicherung sind relativ hoch, weil der Mazda 6 in den Kaskoversicherungen hoch eingestuft ist (Haftpflicht 15, Teilkasko 27 und Vollkasko 25). Mazda gibt auf die Technik und den Lack drei Jahre (bis 100.000 km) und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 728 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 145	SKYACTIV-G 165	SKYACTIV-G 194 SKYACTIV- Drive	SKYACTIV-D 150	SKYACTIV-D 184
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)	143 (194)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	213/4000	258/4000	380/1800	445/2000
0-100 km/h [s]	10,0	9,3	8,1	10,2	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	214	223	210	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3   S	6,6   S	6,8   S	4,5   D	4,8   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	144	150	156	119	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/29	17/26/29	18/26/29	19/25/27	15/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	138	150	172	257	271
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	649	710	811	666	730
Preis [Euro]	27.590	32.990	39.090	33.490	39.090

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	2.191 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	445 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R19W
Länge/Breite/Höhe	4.805/1.840/1.480 mm
Leergewicht/Zuladung	1.641/576 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	522/1.664 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,1/8,7/12,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R 19 92W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005 A
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,7/6,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	141 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	1.145 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1670/547 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/790/1.380 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>113 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>78 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>138 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>399 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	728 Euro		
Steuer pro Jahr	271 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/25/27		
Basispreis 6 Kombi SKYACTIV-D 184 Sports-Line	39.090 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.002 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-/Serie
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	3,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,3
Federung	2,6	Schadstoffe	1,9
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Dezember 2018  
Test und Text: M. Ruhdorfer