

Vorstellung Mazda6: Reifeprüfung bestanden

Von Peter Schwerdtmann

Das Bessere ist des Guten Feind. Was aber, wenn kaum jemand einen Anlass sieht, das Bestehende zu verbessern? Der japanische Hersteller Mazda ist jedenfalls zutiefst davon überzeugt, für den neuen Jahrgang des Mittelklassemodell Mazda6 am Äußeren nichts wesentliches verbessern zu müssen. Das Modell 2017 kommt daher fast ohne Änderungen am Design in den Handel. Der sonst übliche und sehr bildhafte Begriff „Facelift“ passt also in diesem Fall kaum. „Feinschliff“ beschreibt eher, was die Techniker dem neuen Jahrgang mitgeben - zum Beispiel eine neue Fahrdynamikregelung, genannt G-Vectoring Control.

Die Beschleunigungskräfte (G-Force) beeinflusst die Mazda-Technik anders als man das bei vielen bisher eingesetzten Fahrdynamik-Systemen kennt. Die arbeiten mit Bremsimpulsen, zum Beispiel bei dem Elektronischen Sperrdifferenzial, bei dem die Bremse am kurveninneren Rad fürs leichtere Eindrehen sorgt. Unter- und Übersteuern werden so ebenso ausgeglichen wie die Einflüsse vom Seitenwind. Die Mazda-Technik bügelt das ohne Bremseneingriff, dafür aber mit Hilfe des Motors aus. So bekommt beim G-Vectoring das kurvenäußere Rad mehr Moment zugeteilt. Der Effekt ist gleich; das Auto dreht müheloser ein.

Kurvenwilligkeit und besseren Geradeauslauf mit dem Motor zu beeinflussen, sei nur mit Mazda-Technik zu erreichen, sagen die japanischen Entwickler. Nur Mazda-Motoren seien zu den notwendigen blitzschnellen Momentenänderungen fähig. 40 Millisekunden brauchen die Motoren, um das geforderte Moment anzubieten. Der Mazda6 wird das neue System als erstes Mazda-Modell erhalten. Das nächste soll der Mazda3 sein, weitere werden folgen.

Ein bremsenbasiertes Sperrdifferenzial wird aktiv, wenn die Lenkung einen kleinen Tritt in die richtige Richtung braucht - wegen der Sicherheit oder des Komforts. Das G-Vectoring ist dagegen immer aktiv. Beim Einlenken muss kein Rad mehr oder weniger

mühevoll aus dem Geradeauslauf in die Kurve gedrängt werden. Das geschieht willig, weich und übergangslos, sehr elegant und sehr präzise von dem kleinsten Lenkradausschlag an. Beim Geradeausfahren fallen die meisten der auch auf normalen Wegstrecken üblichen Lenkkorrekturen weg.

Wie wenig bewusste und unbewusste Arbeit das Lenken mit dem G-Vectoring fordert, wird uns erst bewusst, als wir daheim wieder am Lenkrad eines modernen Modells einer anderen Marke saßen. Wir glauben seitdem auch die Aussage der Techniker, die Muskulatur des Oberkörpers werde beim Einsatz von G-Vectoring weniger beansprucht, weil der Wagen weniger auf der Straße arbeite. Bestätigen können wir: Mit G-Vectoring wird Fahren stressfreier.

Zur Feinarbeit am neuen Modelljahrgang zählten auch die verfeinerten und aufgewerteten Fahrer-Assistenz- und Komfortsysteme. Eine verbesserte Geräuschkämmung bei Wind-, Abroll- und Motorengeräusche sorgen insgesamt für einen Zugewinn auch beim Fahrkomfort. Mit einer hochauflösenden Kamera statt einem Laser erreichen viele der Systeme ein neues Niveau: Fernlichtassistent, aktiver Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung und City-Notbremsfunktion (bis zu 80 km/h). Weitere aktive Systeme sind die Ausparkhilfe, der Spurwechselassistent Plus, die adaptive Geschwindigkeitsregelung und der Bremseneingriff, der ebenfalls von der Kamera profitiert, der nun bis 160 km/h statt bis 145 km/h arbeitet – alles je nach Ausstattungsniveau im Lieferumfang oder gegen Aufpreis. Auf jeden Fall in der Serie: Voll-LED-Scheinwerfer, -Tagfahrlicht und -Nebellicht.

Angeboten werden auch beim Mazda6 die drei Ausstattungsvarianten „Prime-Line“, „Exclusive-Line“ und „Sports-Line“. In Zukunft kommt mit einem Preisvorteil von rund 2000 Euro eine Sonderausstattung namens „Nakama“ hinzu. Traditionell bietet Mazda die Limousine und den Kombi zum gleichen Basispreis an: den Skyactiv-Benziner G 145 mit Frontantrieb und Sechs-Gang-Handschaltung als „Prime-Line“ für 25 690 Euro. Die Top-Version Skyactiv D 175 mit 129 kW / 175 PS, Sechs-Stufen-Automatik und Allradantrieb in der „Sports-Line“ kostet ab 43 090 Euro, als „Nakitia“ 40 990 Euro.

Auf den Straßen außerhalb Barcelonas erwies sich der Mazda6 wieder als das ebenso sympathische wie schnelle, komfortable wie effiziente Auto, das nahezu jeder seiner Fahrer als genau zu ihm passend beschreibt. Es liegt gut in der Hand und verbreitet mit seinem modernen und wertigen Innenraum eine Atmosphäre, wie man sie nicht bei vielen japanischen Autos kennt. Wer sich dem Mazda6 von außen nähert, lässt die Blicke gern auf den runden, markanten und schnellen Linien der Karosserie spazieren gehen. Das sieht gut aus. Siehe oben oder: Reifeprüfung geschafft. (ampnet/Sm)

Daten Mazda6 Kombi Skyactiv-D 175 AWD i-Eloop

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,81 x 1,84 x 1,48

Radstand (m): 2,75

Motor: R4-Diesel, 2191 ccm, zweistufiger Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 129 kW / 175 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 420 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter

CO₂-Emissionen: 143 g/km

Effizienzklasse B (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1565 kg / max. 660 kg

Kofferraumvolumen: 522 Liter, erweiterbar auf 1648 Liter

Max. Anhängelast: 1600 kg

Wendekreis: 11,8 m

Räder / Reifen: 7,5 J X 19 / 225/45 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28

Preis: 43 090 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6.



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6



Mazda6 Nakama.
