

---

## Vorstellung Mazda6: Sechser mit Zuwachszahl

Von Frank Wald

Importierte Mittelklassewagen haben in Deutschland einen schweren Stand. Die heimische Konkurrenten aus Wolfsburg, Rüsselsheim oder Köln teilen den Markt weitgehend unter sich auf. Und dennoch gibt es eine Marke, deren Modelle mit auffälligem Design, eigenwilliger Technik und kontinuierlichen Innovationen eine treue Fangemeinde um sich schart. Die Rede ist von Mazda und ihrem Flaggschiff Mazda6, das hierzulande im vergangenen Jahr als zweitstärkstes Importmodell nach dem Skoda Superb durchs Ziel ging.

Seit 2013 konnten die Japaner insgesamt mehr als 37 000 Kunden für ihr Spitzenmodell gewinnen, die Hälfte davon kamen von anderen Marken. Eine komplett neue Sechser-Generation wird erst 2020 kommen. So müssen sich Limousine und Kombi nach 2016 nun mit einer erneuten Überarbeitung begnügen. Mazdas deutscher Vertriebsdirektor René Bock spricht dabei von der „umfassendsten Modellüberarbeitung bei einem Mazda-Modell seit langer Zeit“. Zu sehen ist davon – wie bei Facelifts üblich – nur wenig. Front- und Heckpartie wurden durch einige Designkniffe geschärft, besonders gut zu sehen am tiefer gesetzten Kühlergrill, der mit breiterer Chromspange und Gitter im Block-Muster nun leicht dreidimensional erscheint. Schlankere Scheinwerfer mit neuen Lichtsignaturen und LED-Blinkleuchten unterstützen den aufgefrischten Look.

Gravierender fallen die Änderungen im Innenraum aus, wo sich der Mazda6 nun sogar „mit manchem Premium-Fahrzeug messen kann“, so René Bock. Wenn auch nur in der Topausstattung inklusive „Plus Paket“, das im schicken Zweifarb-Look mit echten Sen-Holz-Einlagen, Nappaledersitzen und dem wildlederähnlichen Ultra-Suede-Material ein sehr exklusives Ambiente bietet. Doch auch die Basisversion ist bereits mit vielen Komfort- und Sicherheitsfeatures wie etwa Klimaautomatik, Abstandstempomat, Navigationssystem oder einem Head-up-Display in der Frontscheibe bestückt, für die man bei der Konkurrenz ordentlich draufzahlen müsste.

Auch die verbesserte Geräuschkämmung und die breiteren, besser gepolsterten Sitze sorgen für gediegene Wohlfühl-Atmosphäre an Bord. Erstmals bietet Mazda einen Acht-Zoll-Zentralmonitor sowie ein Sieben-Zoll-Digital-Display, das Tachometereinheit und Hinweise des Bordcomputers anzeigt. Die Ledersitze (2000 Euro) sind außerdem mit einem Belüftungssystem ausgestattet, das die Luft absaugt, statt bläst. Sehr angenehm, aber auch sehr effektiv, weil es schnell kalt wird im Kreuz.

Die Motorenpalette bleibt weitgehend unverändert. Allerdings erfüllen die drei Benziner und zwei Diesel im Leistungsspektrum von 145 bis 194 PS nun durch die Bank die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Dafür erhalten die Selbstzünder einen SCR-Katalysator, wobei sich der Nachfüllstutzen für die AbBlue-Harnstofflösung blöderweise im Kofferraum hinter einer Abdeckung befindet. Die Benziner sollen die strengeren Emissionsgrenzwerte dank innermotorischer Maßnahmen auch ohne zusätzlichen Partikelfilter erreichen. Neu ist hier eine Zylinderabschaltung im 2,5-Liter-Topmodell mit 194 PS, die bei gemächlicher Fahrweise zwei Zylinder stilllegt und so den Normwert auf 6,7 Liter (153 g/km CO<sub>2</sub>) senken soll.

Exakt zwei Liter weniger benötigt sein Diesel-Pendant, das aus 2,2-Litern Hubraum nun 184 statt der bisherigen 175 PS entwickelt. Vor allem aber stemmt der bärige Selbstzünder nun ein wuchtiges Drehmoment von 445 Nm auf die Kurbelwelle, was ihm einen ebenso überzeugenden Antritt wie kräftigen Durchzug verschafft. In 8,5 Sekunden schnellt die Limousine aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht maximal 227 km/h,

wenn er mit dem präzise gestuften und bedienungsfreundlichen Sechs-Gang-Getriebe unterwegs ist. Mit der Sechs-Stufen-Automatik, die im Top-Benziner zwangsweise und im Diesel optional (1800 Euro) verbaut ist, gerät der Standardsprint eine halbe Sekunde langsamer und das Spitzentempo sinkt auf 220 km/h; der Normverbrauch klettert um knapp einen halben auf 5,1 Liter.

Dafür passt der aufmerksam und schnell schaltende Getriebeautomat perfekt zu dem noch stärker auf Komfort getrimmten Fahrwerk. Denn trotz ihrer sportlichen Erscheinungen bleiben Limousine wie Kombi vor allem geräumige Mittelklasseautos, die für den reisefreudigen Familieneinsatz oder den entspannten Dauerlauf konzipiert sind. Ein Allradantrieb wird nach wie vor nur im Kombi (2000 Euro) angeboten.

Große Augen macht man beim Blick in die Preisliste – im Positiven wie im Negativen. Wie Mazda aus Erfahrung und den ersten Bestellungen weiß, bestellen 6er-Kunden zu 70 Prozent die höchste Ausstattung. Deshalb sparen sich die Japaner schlicht die „nackten“ Basisversionen und bieten wie erwähnt schon als Einstieg, was bei anderen Herstellern als Topausstattung durchgeht. So sind neben den bereits erwähnten Goodies wie Klimaautomatik, Abstandstempomat, Navigationssystem und Head-up-Display mit Frontscheibenprojektion in der untersten Prime-Line (ab 27 590 Euro) unter anderem noch Spurhalte- und Spurwechselassistent, LED-Scheinwerfer, Acht-Zoll-Display und 17-Zoll-Alu-Felgen vorhanden. Allerdings gibt es sie nur in Kombination mit dem 145-PS-Basisbenziner.

Die stärkeren Motorisierungen sind allesamt an höhere Ausstattungen gekoppelt. Den Basis-Diesel mit 150 PS ist erst ab der Version Center-Line (ab 29 990 Euro), inklusive Lederlenkrad und CD-Player, verfügbar. Und für alle weiteren Motoren muss es stets die Executive- oder Sports-Line sein. Zur ersteren (ab 31 990 Euro) gesellen sich dann noch unter anderem Rückfahrkamera, dynamisches Kurvenlicht, Sitzheizung und ein Stauassistent (Automatik) hinzu, in der Top-Ausführung (ab 35 890 Euro) sind außerdem Matrix-LED-Licht, Bose-Soundsystem, 19-Zoll-Alufelgen und 360-Grad-Monitor an Bord. Limousine und Kombi kosten nach wie vor gleich viel. (ampnet/fw)

Daten: Mazda6 Skyactiv-D 184 FWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,87 x 1,84 x 1,45

Radstand (m): 2,83

Motor: 4-Zylinder-Turbodiesel, 2191 ccm

Leistung: 135 kW / 184 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 445 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 227 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.

Antriebsart: Vorderrad

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,7 Liter, mit Start-Stopp

Effizienzklasse: A

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 124 g/km (Euro 6d-TEMP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1621 kg / max. 636 kg

Kofferraumvolumen: 480 Liter

Tankvolumen: 62 l

Max. Anhängelast: 1600 kg

Wendekreis: 12,0 m

Bereifung: 225/45 R 19

Basispreis: ab 39 090 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda