



## Mazda 6 Sport (2002 - 2008) makellos

Autotest | Warum noch einen Test mit dem Mazda6? Das Auto ist doch schon seit 2002 auf dem Markt. Auf den ersten Blick bringt ein Test jetzt eigentlich wenig Neues. Aber es gibt zwei triftige Gründe, um wieder mit dem Mazda6 auf die Straße zu gehen. Der erste ist ein eingreifendes Facelift. Dieses zeigt sich nicht nur -bei den üblichen Anpassungen- beim äußeren Design, sondern auch bei den verbesserten Fahreigenschaften. Außerdem ist der Mazda6 noch immer unser Liebling in diesem Segment! Darum fühlen wir dem Wagen, mit allem Vergnügen, wieder auf den Zahn.

Große Geschäftswagen sind ungefähr in zwei Geschmacksrichtungen zu bekommen: Komfortabel oder Sportlich. Das Label "Sportlich" wird durch die Marketing-Abteilungen von fast jedem Hersteller an jedes Auto gehangen. Nur eine Handvoll Autos entspricht aber auch dem Titel. Im Allgemeinen sind das hinterradangetriebene Spaßmaschinen mit einem weniger angenehmen Preis.

Der Mazda6 war schon immer eine Ausnahme. Das Auto hat keine besondere Technik an Bord, hat nur Vorderradantrieb, hat einen zivilisierten Preis und bietet dennoch volles Fahrvergnügen. Die Lebendigkeit des Motors, das Gefühl mit dem Auto über das Lenkrad eng verbunden zu sein, die Wachsamkeit der Bremsen und selbstverständlich seine Straßenlage (auch bei Regen!): Alles ist so aufeinander abgestimmt, daß jede Fahrt mit dem Mazda6 ein Vergnügen ist.



### Sportivität

Das Geheimnis des Mazda6 läßt sich nicht durch seine einzelnen Charakteristiken erklären. Es ist gerade die Abstimmung aller Komponenten aufeinander, von der Radkappe bis zur Kopfstütze, die seinen Charakter

bestimmen. So wird der Fahrer nicht genötigt faul hinter dem Lenkrad abzuhängen, sondern der Mazda-Fahrer sitzt sofort automatisch aufrecht hinter dem Lenkrad, mit gleichzeitiger, voller Kontrolle über das Auto. Das Lenkrad und der Schaltknäuf liegen dann tadellos in der Hand. Über das Lenkrad fühlt der Fahrer genau, was unter den Vorderrädern los ist. Selbst der Schaltknüppel gibt einen feinen Hinweis darauf, was sich bei der Kraftübertragung zu den Rädern abspielt. Das Resultat ist ein Auto, das sich ganz anders anfühlt, als der durchschnittliche Geschäftswagen.

Das Facelift hat nichts an seinen Fahreigenschaften verändert, aber hat den "6" bequemer gemacht. Wo möglich, wurde zusätzliche Isolierung verwendet, um Fahrgeräusche zu verringern. Extragummis in der Aufhängung sorgen dafür, daß unerwünschte Schwingungen nicht weitergeleitet werden. Das Gefühl, das die Anpassungen geben, bringt das Fahrzeug auf eine höhere Ebene. Das verdankt man auch der reicheren Ausstattung. Bereits beim Basismodell wird der Mazda6 jetzt mit einer Klimaanlage versehen, einem in Höhe und Tiefe justierbarem Lenkrad, einem Audiosystem (kein mp3), einem Bordcomputer und einem Tempomat.



## Technik

Die Motoren wurden stärker, schadstoffarmer und zugleich auch sparsamer. Besonders die Dieselmotoren haben von den Änderungen profitiert. Das Testauto ist jedoch mit der leichtesten

Benzinmaschine ausgerüstet. Dieser 1.8 Liter Vierzylinder ist nicht angepaßt worden. Dennoch benimmt sich das Auto ganz anders, als während unseres ersten Treffens. Auf den ersten paar Kilometern läuft die Maschine sehr unregelmäßig, aber noch bevor die Ursache des Problems gefunden wurde, löste es sich von selbst in Luft auf. Danach war das typische Mazda Zoom-Zoom-Zoom Gefühl wieder da. Mazda Deutschland sagte dazu, daß ein derartiges Problem niemals zuvor aufgetreten ist. Während der folgenden Testtage benahm sich das Triebwerk dann aber geradezu mustergültig.



Für eine Basis Maschine ist die Leistung dieses 1.8 Triebwerks zweifelsohne sehr lobenswert. Unter anderem ist das dem gut gewählten Übersetzungsverhältnis im Getriebe zu verdanken. Die Maschine wird automatisch in dem Drehzahlbereich gehalten, in dem diese die meiste Power zur Verfügung stellt.

Außerdem fühlt sich der Wagen sehr schnell an und der Fahrer hat den Eindruck, über enorme Reserven zu verfügen. Erst oberhalb von 100 Km/h wird deutlich, daß diese Maschine nicht gerade ein Kraftprotz ist. Für den Sprint von 100 auf 120 km/h muß man sich schon genügend Zeit nehmen. Beim schnellen Überholen auf der Autobahn, muß man schon zurückschalten. Sobald man dann auf Geschwindigkeit ist, ist das Übersetzungsverhältnis des Getriebes wieder gut gewählt. Im fünften Gang ist die Drehzahl niedrig, was Reisen sehr komfortabel macht.

## Sein Äußeres

Neben den Anpassungen in Ausstattung und Technik, hat sein Äußeres buchstäblich vom Facelift profitiert. Für das Armaturenbrett und die Seitenverkleidung

sind neue Materialien verwendet worden. Die silberne Mittelkonsole ist durch ein schwarzes Exemplar ersetzt worden; dies ist aber keine wirkliche Verbesserung, sondern höchstens eine Veränderung.

Der große Kofferraum bei diesem "SportBreak" ist geblieben, wobei das sogenannte "Karakuri"-System das Hochklappen der Rücksitzbank sehr vereinfacht. Im Gegensatz zum Mazda5 wird dieses System nicht genutzt, um zusätzliche Sitzplätze zum Vorschein zu zaubern. Statt dessen ermöglicht "Karakuri" die Rücksitzbank in einer einzigen Bewegung zusammenzuklappen. Es reicht aus, einmal auf den Hebel zu drücken, worauf eine Feder die Rückenlehne flach legt. Die Kopfstützen können an ihrem Platz bleiben, wodurch es sehr einfach wird, extra Laderaum zu schaffen. Der Laderaum ist so groß, daß der SportBreak mehr als nur ein Image Auto ist, aber in diesem Segment sind trotzdem bedeutend größere Kombis zu finden. Unter dem Kofferraumboden sind einige handliche, "versteckte" Staufächer zu finden.



Außen sind die Verschönerung auf neue Scheinwerfer, anderen Stoßdämpfern und einen angepaßten Kühlergrill eingeschränkt worden. Auch an der Rückseite sind die Rückleuchten und die Stoßfänger neu designed worden. Es sind nur ganz subtile Unterschiede, die erst dann richtig deutlich werden, wenn das Testauto neben einem "alten" Mazda6 geparkt wird. Warum hat Mazda nur so kleine Dinge geändert? Nach einer Aussage von Mazda, hat eine Umfrage bei Mazda6-Fahrern ergeben, daß sie 100% mit dem Äußeren Design zufrieden waren.

## Fazit

Während des Tests konnte sich der Mazda6 in jeder Art und Weise beweisen. Geplante Testfahrten mit Foto-Sessions sind standard, aber mit dem Mazda6 zusätzlich kamen auch noch Sonderfahrten hinzu, wie z.B. schnell mal zum Flughafen, kleinere Umzüge, weil endlich mal wieder ein Kombi auf dem Parkplatz vor der Redaktion stand und alle Arten von Verabredungen im ganzen Land. Und immer war der Unterschied zu anderen Geschäftswagen vom ersten Kilometer an deutlich: Der Mazda6 bringt in jeglicher Art und Weise mehr Fahrvergnügen, ohne dabei Komfort oder Sicherheit zu vergessen. Dabei ist die Kombi-Version, oder "SportBreak" wie Mazda den Kombi nennt, äußerst praktisch. Das "Karakuri"-System ist keineswegs revolutionär, aber es macht das Leben ein Stück einfacher. Das Endurteil erhält mehr als nur 6 Punkte. Das Facelift war vielleicht nicht notwendig, aber die Testfahrt hat bestätigt, daß der Mazda6 noch immer unser Liebling in seiner Kategorie ist. ■





## Technische Daten

### Mazda 6 Sport (2002 - 2008) Sport 1.8 Exclusive

#### Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	467 x 178 x 144 cm
Radstand	268 cm
Leergewicht	1.270 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	64 l
Gepäckraum	492 l
Reifen	

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	1798 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	120 PS @ 5500 U/min
Drehmoment	165 Nm @ 4300 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,7 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	197 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8 l / 100 km
Vebrauch Stadt	INF l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	INF l / 100 km
CO2 Ausstoß	n.b.

#### Preis

Preis	€ 23.350
Grundpreis	€ 20.350