

## Pressepräsentation Mazda6: Seele der Bewegung

Von Peter Schwerdtmann

**Mazda geht mal wieder seinen eigenen Weg. Wo andere sich klarer Linien befleißigen, will Mazda-Designer Tamatani „durch wilde und dynamische Ausdruckformen von Bewegung auf kunstvolle Weise eine kraftvolle Präsenz erzeugen“. Doch es besteht kein Anlass zur Sorge. Der Mazda6 ist in seiner Art gelungen und hat auch sonst noch Einiges zu bieten, was andere nicht im Angebot haben.**

Wie immer haben sich die Japaner einen poetischen Namen für ihre Designsprache gesucht. Sie heißt Kodo, was übersetzt so viel bedeutet wie „Seele der Bewegung“. In der Tat steckt schon im stehenden Auto viel Bewegung. Geschwungene Linien bestimmen das Gesicht, dessen Mandelaugen mit LED-Wimpern und Corona-Ringen für den dynamischen Blick sorgen. Chromspange und Lufteinlass formen ein Lächeln, wenn auch eines, bei dem man das Messer zwischen den Zähnen zu erkennen meint. Die Kotflügel erheben sich kraftvoll, rund und hoch über die großen Radausschnitte, die bis zu 19-Zoll-Räder aufnehmen können.

Aber so richtig in Schwung kommt das Design erst an der Seite, wo Kurven und Kanten das Licht in Wellen übers Blech gleiten lassen. Das beeindruckt schon bei der 4,87 Meter langen Limousine, mehr noch beim mit 4,80 Meter etwas kürzeren Kombi. Dem Kombikunden können wir gleich eine gute Botschaft mit auf den Weg geben: Die Preise für Limousine und Kombi sind identisch.

Der Radstand des Kombi ist zwar mit 2,75 Meter zwölf Zentimeter kürzer als der der Limousine. Dennoch bleiben die Hauptelemente des Designs erhalten, was nicht nur für die Seele der Bewegung, sondern auch für die Proportionen gilt. Sie erinnern an Shooting Brakes aus den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Die kräftigen Kotflügel in Verbindung mit der langen Motorhaube, der nach hinten versetzten, flach stehenden A-Säule, die flache Fenstergrafik und das sanft abfallende Dach lassen auch den Mazda6 schneller aussehen als die gut 220 km/h, die die stärkste Motorisierung ermöglichen. Das breit wirkende Heck scheint dem Überholten mit einer nach oben

geschwungenen Chromleiste zuzulächeln. Als Japaner ist man eben höflich und verabschiedet sich vom Überholten mit einem Lächeln.

Innen haben wir es wieder mit geschwungenen Linien zu tun. Eine überspannt die Oberkante des Armaturenrägers über die volle Breite und reicht bis in die Türverkleidungen der hinteren Türen. Sie umfasst auch den auf den Fahrer ausgerichteten Bereich der Bedienelemente. Hier geht es klassisch zu; Rundinstrumente mit weißen Zahlen und Bedienelemente, die klar erkennbar, gut bedienbar und nicht so reichlich sind, dass sich die Finger verlaufen könnten.

Der Bordcomputer informiert mit einem kleinen Bildschirm in der rechten von drei Tuben im Blickfeld des Fahrer. Der heutzutage mit 5,8 Zoll eher kleine Touchscreen für Infotainment und Navigation rückt in der Mittelkonsole nach oben ins Blickfeld. Die Sitze zeigen, dass sie auch mit Querkräften umgehen können. So positioniert sich der Mazda6 vom Innenraum her als Mittelklasse mit griffsympathischen Materialien oben herum. Innen finden sich die außen so markanten Linien also wieder, prägen aber das Bild nicht in Richtung ungewöhnlich, sondern eher in Richtung ruhig, angenehm und modern.

Mit drei Benzin- und zwei Dieselmotoren startet Mazda in den Markt, wobei die Benziner eine Besonderheit darstellen. Mazda geht bei ihnen nicht den heute üblichen Weg der Leistungssteigerung über Turbolader. Mit 14:1 sind die beiden 2,0-Liter Benziner (107 kW / 145 PS und 121 kW / 165 PS) die am höchsten verdichteten Serien-Benziner. Auf 13:1 bringt es der 2,5-Liter Sauger mit 141 kW / 192 PS.

Umgekehrt beim Diesel. Die beiden Leistungsstufen des 2,2-Liter-Diesels (110 kW / 150 PS und 129 kW / 175 PS) arbeiten mit der für Diesel ungewöhnlich niedrigen Verdichtung von 14:1 und einem zweistufigen Turbolader. Mazda verspricht sich vom niedrig verdichtenden Diesel geringere Stickoxidemissionen und weniger Ruß, so dass heute schon ohne NOx-Nachbehandlung die Euro 6-Abgasvorschrift erfüllt wird.

Mit 210 bzw. 265 Newtonmeter (Nm) bieten die Benziner ein ordentliches Drehmoment, was natürlich von den Dieseln übertroffen wird mit 380 Nm und 420 Nm. Im Verbrauch liegen alle fünf gut, am besten der Einstiegs-Diesel mit 3,9 Liter auf 100 km. Der höchste Durchschnittswert (nach EU-Norm) beim großen Benziner kann sich mit 6,4 Liter auch noch sehen lassen angesichts der Fahrleistungen: 0 auf 100 km/h in 7,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 220 km/h. Der Verbrauch der Benziner sank im Schnitt um rund 20 Prozent, der der Diesel um 15 Prozent.

Drei Spezialitäten sollten nicht unerwähnt bleiben: Das Start-Stopp-System von Mazda

reagiert schneller als andere. Der Strom aus der Rekuperation fließt nicht in die Fahrzeugbatterie, sondern in einen Kondensator, der sich viel schneller auflädt als eine Batterie und sofort Energie zur Verfügung stellt. Und der Mazda6 hat noch einen der guten alten Handbremshebel, was sich bei einem Fronttriebler in kritischen Situationen als hilfreich erweisen kann.

Mehr Stolz als auf dieses teure Relikt zeigt man bei Mazda natürlich beim Aufzählen der modernen Assistenzsysteme. Da bietet man jetzt alles an Funktionen und Verbindungen, was man heute so hat: zwei Radarsysteme, ein weiteres auf Laserbasis und eine Kamera sind an Bord für Cruise Control, das Pre-Crash-System mit Hinderniswarnung und Bremseneingriff, der City-Notbremsassistent, einen Assistenten zum Spurwechsel und einen zum Spurhalten sowie eine Navigation auf der Basis von Tom Tom mit Verkehrsnachrichten in Echtzeit – alles steuerbar über den Dreh- Drücksteller auf der Mittelkonsole. Welche Ausstattung davon in welche der drei Modellvarianten serienmäßig zum Einsatz kommt, werden wir erst am 19. November erfahren, wenn der Vorverkauf beginnt.

Wieviel Volumen der Kombi bewältigen kann, wissen wir: 1664 Liter. Wieviel Zuladung, wissen wir noch nicht. Noch hält Mazda ein paar Daten zurück. Schließlich wird der Mazda6 erst am 2. Februar nächsten Jahres bei den deutschen Händlern stehen. Da hat man noch Zeit zu rechnen und zu wiegen. Bis dahin ein herzliches Zoom-Zoom, wie man bei Mazda sagt. (ampnet/Sm)

#### Daten Mazda6 Kombi 2.2 I Skyactiv-D

Länge x Breite x Höhe (m): 4,00 x 1,84 x 1,48

Motor: R4, 2191 ccm, Common Rail-Diesel, zweistufiger Turbolader,

Leistung: 129 kW / 175 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 420 Nm bei 2000 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,6 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 121g/km (Euro 6)

Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

Leergewicht: 1420 kg

Max. Anhängelast: 1800 kg

Kofferraumvolumen: 522 - 1664 Liter

Räder / Reifen: 7,5 J x 19 / 225/45 R19

Wendekreis: 11,8

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28

Basispreis: 35 090 Euro

Bilder zum Artikel:



Mazda6.



Mazda6.

Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.

Mazda6: der neue 2,5-Liter-Benziner.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.



Mazda6.

Mazda6.



Mazda6.