

Testnotizen zum Mazda Sport Kombi 2,2 I MZR-CD Exclusive mit 92 kW/125 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe und aufpreispflichtigem Touring-Paket

Im Test vom 27. März bis zum 9. April 2009.

Kennzeichen: LEV – M 641

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund

Neumarkter Straße 18

81673 München

Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07

E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Ladekante** des Kombis ist **angenehm niedrig**, sodass sich der Kofferraum gut beladen lässt. Der Testwagen hatte **kein Ersatzrad** unter dem Kofferraumboden. Bei geöffneter Heckklappe ist die **Ladekante von oben gut beleuchtet**.

Die Entlüftung des links hinten sitzenden **Tankstutzens** ist nicht sehr gut. Man kann den Wagen deshalb nur mit Geduld richtig volltanken.

Ein Tagfahrlicht bietet Mazda nicht an.

Innenraum

Der Testwagen war mit dem **Spurwechselassistenten** ausgestattet, den Mazda als „Rear View Monitoring“ (RVM) bezeichnet. Das System erkennt mit zwei Radar-Sensoren links und rechts am hinteren Stoßfänger, ob ein anderes Fahrzeug schneller von hinten herannaht. Das System warnt mit einer gelben Lampe in der A-Säule, schon sobald ein schneller herannahendes Fahrzeug über die Außenspiegel erkennbar wird. Setzt man dennoch den Blinker, was im dichten Verkehr häufig vorkommt, ertönt ein Warnton. Wenn man etwa neben einem Lkw den Blinker nach rechts setzt, um wieder einzuscheren, reagiert das System nicht. Das kann man allerdings verschmerzen – in einer solchen Situation bemerkt man das langsamere Fahrzeug ja neben sich und sieht im Außenspiegel, wann man es passiert hat. Die gelbe Lampe ist im Gegensatz zu einer roten, die beispielsweise Audi verwendet, tagsüber schlecht zu sehen – besonders, wenn seitlich Licht einfällt.

Das System überwacht einen Bereich bis ungefähr 50 Meter hinter dem Fahrzeug oder Fahrzeuge, die noch etwa fünf Sekunden entfernt sind. Es wirkt bei Geschwindigkeiten über 60 km/h.

Die **Vordersitze** des Testwagens waren angenehm gepolstert und boten auch breiter gebauten Personen eine gute Sitzposition. Der **Seitenhalt ist ordentlich**, breitere Personen werden nicht eingeeengt. Die vorderen **Kopfstützen** sind auch für große Personen weit genug ausziehbar, die hinteren sind für sie zu kurz. Die Lehnenneigung des Fahrersitzes lässt sich feinfühlig per Rändelrad einstellen, die des Beifahrersitzes etwas gröber mit einem Entlastungshebel. Der **Fahrersitz** hat

eine **Höhenverstellung** und eine **Lendenwirbelstütze**. Das **Lenkrad** ist in zwei Ebenen einstellbar.

Der Fußraum im **Fond** ist gut. Hinter dem ganz nach hinten geschobenen Beifahrersitz wird die **Kniefreiheit im Fond knapp**. Die Knie eines rund 1,85 Meter großen Fahrgastes drücken dann stark in die Rückenlehne. Der Taxifahrer sollte den nicht höhenverstellbaren Beifahrersitz ein wenig nach vorne rücken. Dann hat der Beifahrer immer noch einen großzügigen Fußraum, während der Mitreisende im Fond auch wegen der **ordentlichen Kopffreiheit** gut sitzt.

Der Testwagen hatte ein **Multifunktionslenkrad**. Auf der rechten Seite steuert man den Geschwindigkeitsregler, der einfach und logisch zu bedienen ist. Auf der linken Seite ist ein Tastenfeld für die Bedienung des CD-Radios, der Freisprecheinrichtung für das Telefon und des Bordcomputers vereint. Mit Ausnahme der Radiofunktionen ist die Bedienung über dieses Tastenfeld verwirrend und ohne Bedienungsanleitung nicht zu verstehen. Selbst die Einstellung der Uhrzeit und des Bordcomputers gerät zum Geduldspiel. Da gibt es bei anderen Marken wesentlich bessere Lösungen.

Die **Lenkstockhebel** fühlen sich anders als in früheren Modellen von Mazda gut an. Unverständlicherweise **fehlt** eine **Antippfunktion** für den Blinker, die Mazda sogar im Mazda3 serienmäßig anbietet.

Der **Handbremshebel** ist auf der Beifahrerseite der Mittelkonsole angesiedelt, wo Taxifahrer korpulente Fahrgäste beim Lösen der Handbremse berühren. Zum Fahrer hin sind daneben **zwei Getränkehalter** untergebracht. Dort abgestellte 0,5-l-Fläschchen stören beim Schalten. Je eines von ihnen kann man auch in den Türablagen unterbringen, die schlanke Terminkalender und allerhand Reinigungsmaterialien aufnehmen können. Ins **Handschuhfach** passt nur ein DIN A5-Terminkalender.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor ist **gut gedämmt und sehr laufruhig**, solange man ihn nicht unter Last unter 1.500/min abfallen lässt. Das kommt allerdings im Kolonnenverkehr auf Landstraßen oft vor, wo man dann häufig zwischen dem fünften und dem sechsten Gang hin- und her schalten muss. In der Stadt passt nur der vierte Gang, der fünfte erst ab 60 km/h. Der sechste Gang ist erst ab 80 km/h komfortabel. Der dritte Gang passt gut zu Tempo-30-Zonen.

Der Vierzylinder mit 2,2 Litern Hubraum dreht rasch, aber noch gut beherrschbar hoch. Er bietet beim Überholen gute Reserven.

Die Kupplung ist sehr präzise, erfordert aber recht hohe Pedalkräfte. Das Rangieren mit Standgas ist problemlos möglich. Die **Sechsgang-Schaltung ist prima**. Ihre Schaltwege sind klar definiert, das Getriebe lässt sich knackig schalten. So machen die Gangwechsel Spaß.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** vom Typ Dunlop SP Winter Sport in der Dimension 215/50 R 17 bestückt. Die **Fahrwerksabstimmung** ist damit **sehr**

knackig, aber noch bequem. Auf schlechter Fahrbahn dürfte der Abrollkomfort einen Tick besser sein, aber dafür zieht der Mazda6 Sport Kombi auf Landstraßen und Autobahnen sauber seine Spur. Er schaukelt sich auf langen Bodenwellen nicht auf und meldet lediglich kurze, knackige Querfugen deutlich an die Insassen. Die gut ausgelegte elektromechanische **Servolenkung** sorgt für einen guten Fahrbahnkontakt und ein gutes Handling, auch wenn sie in der Mittellage etwas „eckig“ reagiert. Der Wendekreis ist recht groß.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.345 Test-Kilometern verbrauchte der Mazda6 Sport Kombi 2,2 l MZR-CD zwischen 6,2 Litern und 6,5 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 6,4 Liter. Das sind für ein Fahrzeug mit diesem Raumangebot und diesem Komfort gute Werte.