

Der überarbeitete Mazda6

Die Evolution einer Erfolgsformel

- **Mehr Komfort und höhere Qualitätsanmutung**
- **Verbrauch und Emissionen bei allen Motorisierungen verringert**
- **Sicherheit und Ausstattungsumfang weiter gesteigert**

Die Weiterentwicklung von Mazda Fahrzeugen unter dem Leitsatz des Zoom-Zoom begann vor zwei Jahren. Damals startete eine völlig neue Generation von Fahrzeugen, die überlegene Umwelt- und Sicherheitseigenschaften, noch mehr Sportlichkeit und Produktqualität sowie eine hohe optische Anziehungskraft kombinierten. Mit der Einführung des überarbeiteten Mazda6 in Europa tritt diese Entwicklung nun in die zweite Phase ein. Die umfangreiche Überarbeitung hebt die Stärken des aktuellen Modells hervor, steigert Komfort, Sicherheitsniveau und Umwelteigenschaften weiter und verleiht dem Mazda6 einen noch dynamischeren Auftritt.

Der aktuelle Mazda6 ist sowohl bei den Kunden als auch bei den Medien auf eine hervorragende Resonanz gestoßen. Dafür stehen die weltweit rund 281.000 verkauften Fahrzeuge, von denen mit 138.000 Einheiten fast die Hälfte auf den europäischen Markt entfällt (Stand Ende Dezember 2009). Die mediale Anerkennung des Mazda6 drückt sich in 32 Auszeichnungen in nur 25 Monaten aus; diese reichen von 13 Trophäen als „Auto des Jahres“ über den Preis als „Grünstes Auto mit Benzinmotor“ beim Ecotest 2008 des Royal Dutch Touring Club bis hin zum „Besten neuen Auto“ der britischen Fleet World aus dem Jahr 2008.

Das Geheimnis seiner Beliebtheit ist leicht zu entschlüsseln. Denn das Mazda Modell des D-Segments spricht die Kunden in drei zentralen Bereichen an:

- Sportlichkeit und hohe Anziehungskraft durch Design und Fahreigenschaften
- Hoher Qualitätseindruck und eine umfangreiche Serienausstattung
- Nachhaltige Zoom-Zoom Technologien für hohe Umweltverträglichkeit und herausragendes Sicherheitsniveau, durch fünf Sterne im Euro NCAP Crashtest belegt

Mazda hat diese Eigenschaften im Rahmen der Modellüberarbeitung substanziell weiterentwickelt und damit ein noch gelungeneres Gesamtpaket geschaffen.

„Für uns bietet diese zweite Phase der Zoom-Zoom Evolution des Mazda6 die Möglichkeit, auf der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität des aktuellen Modells aufzubauen. So rückt der Mazda6 noch näher an unser Ideal eines D-Segment-Fahrzeugs heran.“
Minoru Takata, Programm-Manager Mazda6



Design

Mehr Ausdruckskraft und Dynamik

- **Mazda Familiengesicht steht für Sportlichkeit und Solidität**
- **Neue Oberflächen und Dekorelemente im Innenraum**
- **Top-Ausstattung mit exklusivem Auftritt**

Die Kombination eines attraktiven Exterieur-Designs mit einem geräumigen und funktionellen Interieur ist eine der wichtigsten Eigenschaften des aktuellen Mazda6. Durch die Einführung des neuen Mazda Familiengesichts vermittelt das überarbeitete Modell nun noch mehr Sportlichkeit, Ausdruckskraft und Solidität. Im Innenraum heben einige Detailmodifikationen – neue dekorative Oberflächen, neue Materialien für Armaturentafel und Lenkrad, neue Polster und Farbkombinationen - das Qualitätsniveau.

An der grundsätzlichen Struktur mit drei Karosseriefarben - dem fünftürigen Fließheck, dem viertürigen Stufenheck und dem Kombi – hält Mazda fest und bietet den überarbeiteten Mazda6 in vier Ausstattungslinien Prime-Line, Center-Line, Exclusive-Line und Sports-Line sowie als Sondermodell Active an.

Exterieur

Die neuen Einfassungen der Nebelscheinwerfer lassen den Blick des Mazda6 zielgerichteter erscheinen. Hinzu kommen neu gestaltete Scheinwerfer und das neu designte Mazda Logo im oberen Kühlergrill. In den normalen Ausstattungsstufen ist das Chrom-Logo in einen schwarzen Kühlergrill eingebettet, in der Sport-Ausstattung ist der Grill in Wagenfarbe lackiert. Dem Kühlergrill entspringen scharfe Charakterlinien, die zwischen Kotflügeln und Motorhaube verlaufen und die sportlichste Mazda6 Frontpartie aller Zeiten vervollständigen.

Das Flügelmotiv der Frontpartie wird am Heck wiederaufgenommen. Es findet sich an den neuen Chromverzierungen der Rückleuchten. Dadurch wirken die Leuchteinheiten breiter und scheinen noch weiter in die Fahrzeugseite hineinzufließen. Für den Kombi und die Sports-Line Ausstattung bestehen sie aus einer Kombination aus Klarlinsen und LEDs. Die neu gestalteten 17- und 18-Zoll-Leichtmetallräder wirken sehr sportlich; durch ihre dreidimensionale Optik verleihen sie der Silhouette des Fahrzeugs einen hochwertigen Auftritt. Zudem sind sie ein Kilogramm leichter als die Räder des bisherigen Modells.

Kunden können zwischen zehn Außenfarben wählen. Darunter sind zwei völlig neue Farben – Okeanosblau Metallic und Gaiabraun Metallic – sowie die zwei erstmals für den Mazda6 verfügbaren Lackierungen Granitschwarz Metallic und Tritongrau Metallic.



Interieur

Im Zuge der Modellüberarbeitung wurde der Qualitätseindruck im Innenraum des Mazda6 weiter angehoben. Zu den Neuerungen zählen Chrom- und Klavierlack-Applikationen sowie Chromverzierungen an Schaltern und Bedienelementen, die von den Passagieren tagtäglich benutzt werden: Klimaanlage und Audiosystem, Handbremse und innere Türgriffe. Auch rund um die Regler für Klima- und Audioanlage, am Rahmen der Mittelkonsole, rund um den Schalthebel und an den Bedienelementen des Multifunktionslenkrads finden sich Klavierlack-Applikationen.

Eingeführt wird zudem ein neues Oberflächenfinish in mattem oder glänzendem (für Sports-Line Ausstattung) Finish für die Mittelkonsole. Die Optimierungsmaßnahmen im Interieur werden komplettiert durch neue Stoffe und Muster der Sitzpolster sowie durch eine optionale Lederausstattung für Kunden, die ein besonders hochwertiges Premium-Ambiente schätzen.

Sports-Line Ausstattung

Die gehobene Sport-Ausstattungsvariante (Sports-Line), die für den 5-Türer und Kombi verfügbar ist, wurde ebenfalls modifiziert und richtet sich an Kunden, die noch mehr Wert auf einen dynamischen Charakter legen. Diesem Ausstattungsniveau vorbehalten sind ein besonders großes Markenlogo mit flügelähnlichen, sich zur Seite ausdehnenden Ausformungen in Wagenfarbe, ein neues Scheinwerferdesign für das adaptive Kurvenlichtsystem, flügelähnliche Positionsleuchten, eine silberfarbene Beschichtung für die neuen Einfassungen der Nebelscheinwerfer sowie Kombinationsleuchten am Heck mit LED-Rück- und Bremsleuchten sowie inneren Klarlinsen. Im Innenraum schaffen das silberne glänzende Oberflächenfinish der Dekorelemente sowie die schwarzen Instrumente mit Durchlichttechnik ein sportlich-edles Ambiente. Eine spezielle Lederausstattung (optional) oder eine schwarze Teillederausstattung (Serie) sind verfügbar. Die Stoffbereiche der Teilledersitze besitzen ein vertikales, sportlich wirkendes Muster.



Funktionalität, Ausstattung und Komfort
Intuitiv und einfach

- **Hohe Flexibilität dank Karakuri-Sitzsystem**
- **Weniger Wind- und Fahrbahngeräusche**
- **Umfangreiche Ausstattung schon in der Basisversion**

Als größtes und exklusivstes Fahrzeug im europäischen Modellprogramm von Mazda veröhnt der überarbeitete Mazda6 die Passagiere in besonderem Maße mit hohem Komfort, einfacher Bedienung und umfangreicher Serienausstattung, die man normalerweise nur in teureren Fahrzeugen antrifft.

Geräumig und funktional

Der Mazda6 bewahrt sein ausgezeichnetes Platzangebot und seine Funktionalität. Viele kleinere Ablagen und eine große, flexibel nutzbare Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen bieten ausreichend Stauraum. Hinzu kommt ein neues Ablagefach neben dem Fahrersitz. Der Aschenbecher wurde durch eine Box ersetzt, in der kleinere Gegenstände wie Karten und der Transponder des schlüssellosen Zugangs- und Startsystems verwahrt werden können. Bei allen Ausstattungsvarianten (außer Sports-Line) findet sich außerdem nun ein neues Sonnenbrillenfach direkt hinter dem Innenspiegel.



Vom aktuellen Modell übernommen wurde das hochgelobte und bewährte Karakuri-Sitzsystem, das in der Fließhecklimousine und im Kombi zum Einsatz kommt. Dabei können die hinteren Sitze ganz einfach durch das Ziehen eines Hebels in der Kofferraum-Seitenwand im Verhältnis 60:40 umgeklappt werden. Ein praktisches Zusatzdetail ist die beim Mazda6 Kombi automatisch mit der Heckklappe aufschwingende Laderaumabdeckung. Dabei trennt ein Netz Laderaum und Fahrgastzelle und verhindert darüber hinaus, dass beim Beladen des Kofferraums warme oder kalte Außenluft in die Kabine dringt. Der Mazda6 verfügt über eine der breitesten Kofferraumöffnungen (1.066 mm beim Kombi) und eine der breitesten Ladeflächen (1.146 mm) seines Segments. Das Gepäckraumvolumen bei hochgestellten Sitzen beträgt je nach Karosserievariante zwischen 510 Liter (5-Türer) und 519 Liter (Kombi, 4-Türer) und ist damit groß genug für die Koffer von fünf Erwachsenen. Auf Wunsch bieten der Mazda6 Kombi und der 5-Türer bei umgeklappten Rücksitzen mit 1.702 beziehungsweise mit 1.751 Litern eines der größten Ladevolumen in dieser Klasse.



Nochmals gesteigerter Geräuschkomfort

Der überarbeitete Mazda6 verwöhnt die Passagiere mit hohem Fahr- und Geräuschkomfort. Der aufwändige Einsatz lärmabsorbierender Materialien, optimierte A-Säulen und Außenspiegel sowie passgenau schließende Türen minimieren unerwünschte Windgeräusche. Die schon beim aktuellen Modell geräuschoptimierte Bodenstruktur wurde nochmals überarbeitet. Zusammen mit Verstärkungen im Dach und Armaturentafel, steiferen Rädern und Schwingungsdämpfern an den oberen Querlenkern der vorderen Radaufhängung sowie an den Hinterachsgelenken trägt dies zur Verringerung der Abrollgeräusche bei. Beim 2,2-Liter-Dieselmotor wurden außerdem die Geräusche reduziert, die beim Kaltstart auftreten können. Dazu wurden Druck, Muster und Zeitpunkt der Einspritzung modifiziert und die Steuerung der Abgasrückführung überarbeitet. Daneben werden Glühkerzen zur Optimierung des Verbrennungsvorgangs verwendet.

Auch die Schnittstelle Mensch-Maschine wurde verbessert. Die Instrumente sind dank größerer Ziffern besser und schneller ablesbar. Die Außentemperaturanzeige befindet sich nicht mehr in der Instrumenteneinheit für den Fahrer, sondern im Zentralsdisplay, wo sie auch vom Beifahrer abgelesen werden kann. Die Bedientasten am Multifunktionslenkrad wählen jetzt nur noch eine Funktion pro Schalter an und sind daher intuitiver zu bedienen. So kann der Fahrer mit dem neuen „Info“-Knopf schnell durch das Fahrer-Informationssystem blättern und nacheinander Daten zum aktuellen und durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch, zur verbleibenden Reichweite und zur durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit aufrufen.

Leichter und praktischer zu nutzen ist die Bluetooth®-Freisprecheinrichtung für das Mobiltelefon. In das System integriert ist nun auch die Möglichkeit zur drahtlosen Verbindung tragbarer Musikabspielgeräte.

BOSE® Sound-System

Das Fahrerlebnis im Mazda6 wird durch das BOSE® Sound-System mit acht Lautsprechern effektiv unterstrichen. Das System wurde speziell auf den Innenraum des Mazda6 ausgelegt, um ein Klangerlebnis mit der Kraft und Emotion eines Live-Konzerts zu erzielen. Das System verhindert außerdem, dass externe Geräuschquellen den Musikgenuss stören: Die AudioPilot®2 Technologie passt die Musik automatisch dem Innengeräuschpegel und den akustischen Gegebenheiten an, um die Effekte unerwünschter Geräusche zu kompensieren.

Fahrdynamik Fahrerlebnis in neuer Qualität

- **Verfeinerte Mischung aus perfekter Agilität und hohem Fahrkomfort**
- **Lenkung mit präziserer Rückmeldung**
- **Geschmeidiger Abrollkomfort mit weniger Vibrationen**

Der Mazda6 kombiniert auf eine in diesem Segment einzigartige Weise lebhaft und kultivierte Motoren mit hohem Fahrkomfort und einem Handling, das den Fahrer eins mit dem Fahrzeug werden lässt. Von diesem Ausgangspunkt aus haben die Fahrwerksingenieure durch verschiedene Änderungen an Lenkung und Aufhängung den Fahrkomfort und die Qualität des Fahrerlebnisses weiter gesteigert. Im Einklang mit der Leichtbau-Strategie hat Mazda sowohl die fahrdynamischen Eigenschaften als auch die Kraftstoffeffizienz des Fahrzeugs gesteigert.

Verbesserte Fahrstabilität

Neue Komponenten der Radaufhängung tragen zu einer generell verbesserten Handling-Stabilität, einer präziseren Rückmeldung der Lenkung und einer Verringerung der Vibrationen bei. An der Doppelquerlenker-Vorderachse kommen neue Stabilisatorbuchsen mit verringerter Federrate zum Einsatz. Diese sorgen für eine bessere Rückmeldung bei Betätigung der Lenkung und tragen zu höherer Fahrstabilität bei. Die Multilenker-Hinterachse verfügt über steifere Lagerbuchsen, die dem Heck bei Richtungswechseln mehr Stabilität verleihen. Die Aussparungen für die Querträgerlager der Hinterachse wurden weiter innen platziert, was die Stabilität des Hecks beim Bremsen steigert und Vibrationen senkt.

Herausragendes Fahrerlebnis

Zusätzlich zum Einbau der neuen Fahrwerkskomponenten wurde die Radaufhängung neu abgestimmt, um ein noch höheres Komfortniveau zu erzielen, ohne dabei die typische und hochgelobte Agilität des Mazda6 einzuschränken. An den vorderen Federbeinen und den Lagerbefestigungen wurde die Federrate verringert, während die Lagerbuchsen der hinteren Längslenker nach vorn geneigt wurden. Die Neuabstimmung der Dämpfercharakteristik an Vorder- und Hinterachse minimiert Reaktionen auf Vertikalbewegungen. Überarbeitet wurden zudem die Federwegbegrenzer und die Lagerbuchsen an der hinteren Radaufhängung. All diese Modifikationen tragen zu einer Verringerung vertikaler Vibrationen im Frequenzbereich zwischen 4 und 9 Hz sowie zu reduzierten horizontalen Vibrationen im Bereich von 10 bis 14 Hz bei und erlauben so ein geschmeidigeres und komfortableres Fahrverhalten.



Lenkung

Eine höhere Fahrstabilität beim Geradeauslauf wird auch durch die Modifikationen an der Lenkung erzielt. Hier sind neue Tellerfedern an den Befestigungspunkten der Lenkgabel sowie die überarbeitete Kalibrierung der elektrischen Servolenkung zu nennen. Beides führt zu einem berechenbareren Lenkgefühl. Hinzu kommen neue Lagerbuchsen mit verringerter Federrate, die für eine verbesserte Rückmeldung und deutlich gesteigerte Stabilität gerade bei höheren Fahrgeschwindigkeiten auf der Autobahn sorgen.

Aerodynamik

Der neue, extrem ausgeformte Frontstoßfänger verleiht dem überarbeiteten Mazda6 einen athletischen Auftritt. Zusätzlich zu den hufeisenförmigen Windabweisern an den Vorderrädern kommen neue Luftleitbleche, eine verbreiterte Frontspoilerlippe und größere Deflektoren an den Hinterrädern zum Einsatz. Gemeinsam begrenzen diese Modifikationen Luftverwirbelungen an den Rädern und den Karosserieseiten und steigern so die Aerodynamik des Fahrzeugs. Der Luftwiderstandsbeiwert von $c_W = 0,27$ für 4-Türer und 5-Türer sowie von $0,28$ für den Kombi gehören nach wie vor zu den Bestwerten des Segments.

Antrieb

Lebhafter und effizienter

- **Neuer 2,0-Liter Benzindirekteinspritzer mit 114 kW/155 PS**
- **Automatikgetriebe mit optimierter Wandlercharakteristik**
- **Moderner 2,2-Liter Turbodiesel in allen Leistungsstufen optimiert**

Eine der wichtigsten Neuerungen des Mazda6 im Modelljahr 2010 ist unter der Motorhaube zu finden. Hier feiert ein neuer 2,0-Liter DISI-Benzindirekteinspritzer seinen Einstand. Überarbeitet und im Verbrauch gesenkt wurde der in drei Leistungsstufen lieferbare 2,2-Liter MZR-CD Turbodiesel. Das Triebwerksprogramm wird durch zwei MZR-Benziner aus dem aktuellen Mazda6 komplettiert und ist damit auf praktisch alle Kundenwünsche vorbereitet. Alle Benzinmotoren sind mit dem von Mazda entwickelten Katalysator mit Single-Nanotechnologie ausgerüstet.



Neuer 2.0 l MZR DISI Benzinmotor – Überarbeitetes Activematic-Automatikgetriebe

Mazda stattet die überarbeitete Mittelklasse-Baureihe mit einem neuen 2.0 l MZR DISI Benzindirekteinspritzer aus, der das bisher eingesetzte Triebwerk mit Saugrohreinspritzung in Sachen Lebhaftigkeit, Kraftentfaltung und Effizienz übertrifft.

Der drehfreudige Vierzylinder entwickelt eine maximale Leistung von 114 kW/155 PS bei 6.200/min und ein maximales Drehmoment von 193 Nm bei 4.500/min. Durch die Einspritzung des fein zerstäubten Kraftstoffs direkt in den Zylinder wird die Verbrennungstemperatur gesenkt und unerwünschtes Klopfen effektiv unterdrückt. Dies erlaubt ein hohes Verdichtungsverhältnis zugunsten einer optimierten Leistungsausbeute und eines geringeren Verbrauchs.

Standardmäßig ist das neue Triebwerk an das präzise Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, das zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz in den Gängen drei, vier und sechs über eine etwas längere Übersetzung verfügt. Alternativ steht das Activematic-Automatikgetriebe mit fünf Stufen und manuellem Schaltmodus zur Wahl. Das Getriebe verfügt über eine optimierte Charakteristik des Drehmomentwandlers.

Obwohl das neue Triebwerk 6 kW/8 PS mehr Leistung und 9 Nm mehr Drehmoment als der bisher eingesetzte 2,0-Liter-Saugmotor entwickelt, beträgt der Verbrauch in Kombination mit dem manuellen Schaltgetriebe lediglich 6,9 Liter je 100 Kilometer. Direkt hinter dem Abgaskrümmen ist der von Mazda entwickelte Katalysator mit Single-Nanotechnologie platziert. Diese Anordnung erlaubt eine schnelle Aktivierung des Abgasreinigungssystems und damit eine Verringerung der Emissionen beim Kaltstart. In Verbindung mit dem neuen, nach Abgasnorm Euro 5 eingestuften DISI-Motor sinken die CO₂-Emissionen im Vergleich zum bisherigen 2,0-Liter-Motor um 4,2 Prozent (Werte für 4-Türer und 5-Türer).

Dieselmotoren jetzt noch effizienter

In allen drei Leistungsstufen überzeugt der kraftvolle 2.2 l MZR-CD Turbodieselmotor dank der Modifikationen von Einspritzsystem, Abgasrückführung und Glühkerzen durch höhere Laufruhe beim Kaltstart. In der mittleren und höchsten Leistungsstufe wurde der Durchmesser des Turbinenrads des Turboladers auf der Auslassseite von 41,5 auf 36 mm verringert. Dadurch konnte das Trägheitsmoment der Turbine um 24 Prozent gesenkt und das Drehmoment erhöht werden. In der stärksten Leistungsstufe bietet das Triebwerk daher eine spürbar bessere Beschleunigung von 80 auf 120 km/h im sechsten Gang. Die mittlere Leistungsstufe profitiert von einem Drehmomentzuwachs von 10 Nm in einem Bereich, in dem man es im Alltag am häufigsten benötigt: zwischen 1.400 und 1.600/min.

Die Standard-Ausführung des Vierzylinder-Dieselmotors liefert eine gelungene Verbindung von kraftvoller Leistungsentfaltung und geringem Kraftstoffverbrauch. In dieser Ausführung wurde der Durchmesser des Turbinenrads noch deutlicher verringert – von 41,5 auf 32 mm. Damit reduziert sich das Trägheitsmoment der Turbine um rund 51 Prozent. Weil zugleich der äußere Durchmesser des Kompressorrads selbst von 57 auf 47 mm verringert wurde, stieg das Drehmoment im Bereich von 1.400 bis 2.400/min um 30 Nm. Das trägt zu verbessertem Ansprechverhalten und lebhafterer Beschleunigung in unteren und mittleren Drehzahlbereichen bei. Die Standard-Leistungsstufe des Selbstzünders produziert eine maximale Leistung von 95 kW/129 PS bei 3.500/min und ein maximales Drehmoment von 340 Nm.



Modifikationen im Detail ermöglichten in der Standard-Ausführung des Triebwerks zudem eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Eine neue Form der Aussparung in der Kolbenkrone erlaubt einen effizienteren Umgang mit der angesaugten Luft und senkt die CO₂-Emissionen gegenüber der ursprünglichen Kronenform um rund 1,2 Prozent. Zudem wurde das 6-Gang-Getriebe dieser Leistungsstufe in allen Gängen länger übersetzt. Der CO₂-Ausstoß beläuft sich auf nur 138 g/km beziehungsweise 5,2 l/100 km (5-Türer).

Alle drei Diesel-Motorisierungen erfüllen die Abgasnorm Euro 5. Die thermische Kapazität von Abgaskrümmern und Verbindungsrohren wurde verringert. Dadurch erreicht der Katalysator schneller die Betriebstemperatur, was die CO₂-Emissionen verringert. Eine überarbeitete Steuerung von Abgasrückführung und Einspritzanlage sorgt darüber hinaus für geringere NO_x-Emissionen. Zum Einsatz kommt auch der Dieselpartikelfilter mit der von Mazda entwickelten Keramikstruktur. Im Grundmaterial dieser Struktur wird Sauerstoff gelagert, der zusammen mit dem Sauerstoff im Abgas zur Verbrennung der Rußpartikel genutzt wird. Dadurch läuft die Regeneration des Filters schneller und effizienter ab. Zudem kann die Zahl der erforderlichen Regenerationen gesenkt werden, ohne dabei die Leistung zu beeinträchtigen.

Katalysator mit Single-Nanotechnologie für alle Benzinmotoren

In Verbindung mit den Benzin-Motorisierungen setzt Mazda einen einzigartigen Katalysator ein, der eine hohe Reinigungsleistung über einen langen Zeitraum mit einem geringeren Bedarf an Edelmetallen kombiniert. In konventionellen Katalysatoren können die in der Oberflächenstruktur enthaltenen Edelmetalle, die für die Abgasreinigung verantwortlich sind, mit der Zeit verklumpen und dadurch einen Teil ihrer Reinigungsfähigkeit einbüßen. Um dies zu verhindern, haben Katalysatoren einen hohen Bedarf an Edelmetallen. Mazda löste dieses Problem durch den Einsatz von Edelmetallen in der Größe von Nanopartikeln (< 5 nm). Diese Partikel sind über einen langen Zeitraum extrem hitzeresistent. Dadurch wird ein Verschmelzen der Edelmetalle verhindert und eine nahezu verlustfreie Reinigungsleistung gewährleistet. Zugleich reduziert die Mazda Katalysatortechnologie den Bedarf an Edelmetallen um 72 Prozent, wodurch die natürlichen Ressourcen geschont und Produktionskosten begrenzt werden.

2.5 l MZR Benzinmotor – Ein exklusives Fahrerlebnis

Das Top-Triebwerk des Mazda6 entwickelt 125 kW/170 PS Leistung bei 6.000/min und 226 Nm Drehmoment bei 4.000/min. Dank eines extrem steifen Motorblocks, zweier Ausgleichswellen, einem Zweimassen-Dämpfer und einem flexiblen Schwungrad entfaltet der Motor seine Leistung in besonders kultivierter Manier und liefert ein hochwertiges Fahrerlebnis.

Die kompakte Bauweise, das geringe Gewicht sowie Technologien wie die variable Ventilsteuerung S-VT und das variable Saugrohr VIS maximieren die Leistungsausbeute über das gesamte Drehzahlband und zügeln zugleich den Kraftstoffkonsum. Durch Modifikationen von Aerodynamik, Getriebeübersetzung und Motorsteuerung konnte der Verbrauch im Zuge der Modellüberarbeitung um 0,1 Li-ter/100 km gesenkt werden. Der Motor erfüllt die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 5.

1.8 l MZR Benzinmotor – Sechs Prozent weniger Verbrauch

Der 1,8-Liter MZR-Benzinmotor mit Fünfgang-Getriebe kombiniert lebhaftere Kraftentfaltung mit geringem Verbrauch. Das Triebwerk arbeitet mit elektronischer Drosselklappensteuerung und dem variablen Ansaugsystem VIS. Dieses System passt die Dauer des Ansaugvorgangs der Motordrehzahl an, um über das gesamte Drehzahlband eine optimale Leistungsentfaltung zu gewährleisten. Das Triebwerk entwickelt 88 kW/120 PS bei 5.500/min und ein maximales Drehmoment von 165 Nm bei 4.300/min. Unter anderem durch eine leicht verlängerte Übersetzung der Gänge drei bis fünf konnte der Verbrauch gegenüber dem bisher eingesetzten Motor um rund sechs Prozent gesenkt werden. Der Motor erfüllt die Abgasnorm Euro 5.

Sicherheit

Neue Features zur Unfallvermeidung

- **Adaptives Kurvenlicht erweitert Sichtfeld des Fahrers**
- **Berganfahrassistent und Notbremssignal**
- **Höherer Fußgängerschutz durch energieabsorbierende Frontstruktur**

2009 erzielte der aktuelle Mazda6 die Höchstwertung von fünf Sternen im neuen Euro NCAP Crashtest unter verschärften Testbedingungen. Das überarbeitete Modell fügt dem bereits umfangreichen Sicherheitspaket des Vorgängers nun weitere aktive Sicherheitstechnologien hinzu.

Passive Sicherheit

Die Dreifach-H-Karosseriestruktur des Mazda6 besteht aus hochfesten Stählen. Verstärkungen an nahezu jedem Teil der Karosserie tragen dazu bei, mögliche Aufprallenergien um die Fahrgastzelle und das Tanksystem herumzuleiten. Im Innenraum verfügt der Mazda6 serienmäßig über aktive Kopfstützen an den Vordersitzen, sechs Airbags, eine im Fall eines Unfalls wegklappende Pedalerie, aufprallabsorbierende Verkleidungen der Karosseriesäulen und der seitlichen Dachholme, ISOFIX-Kindersitzbefestigungen und einen zusätzlichen „Top Tether“-Gurt an jedem hinteren Sitz.

Fußgängerschutz

Um bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger Aufprallenergie abzubauen und das Verletzungsrisiko auf ein Minimum zu reduzieren, befindet sich zwischen der Motorhaube und dem Motor ein Freiraum. Auch die Strukturen des Kühlergrills und des Kotflügels nehmen Aufprallenergie auf. Das Risiko schwerer Beinverletzungen wird durch die Verwendung eines energieabsorbierenden Schaums vor dem vorderen Stoßstangenträger sowie durch Kunststoffverstärkungen an der Unterseite des Frontstoßfängers verringert.

Neue Technologien für höhere aktive Sicherheit

Das aktive Sicherheitsniveau des überarbeiteten Mazda6 basiert auf dem umfangreichen Sicherheitspaket des bisherigen Modells. An allen vier Rädern kommen Scheibenbremsen zum Einsatz. Vorn beträgt der Durchmesser 299 mm bei einem Bremskolbendurchmesser von 57 mm; hinten werden 280-mm-Scheibenbremsen und Bremskolben mit 34,9 mm Durchmesser verwendet. Zur Serienausstattung gehören ein Vierkanal-ABS, elektronische Bremskraftverteilung, Bremsassistent, elektronische Traktionskontrolle (TCS) und die Dynamische Stabilitätskontrolle (DSC).

In der Sports-Line Ausstattung verfügt der Mazda6 über ein Reifendruck-Kontrollsystem und Parksensoren serienmäßig (optional für Exclusive-Line und Active). Für zusätzliche Sicherheit sorgt der Spurwechsel-Assistent (RVM), der mit Hilfe zweier 24-Gigahertz-Weitwinkel-Sensoren den rückwärtigen Bereich zu beiden Seiten des Fahrzeugs überwacht (Serie für Active und Sports-Line, optional für Exclusive-Line). Bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h wird der Fahrer auf Fahrzeuge aufmerksam gemacht, die sich auf den benachbarten Fahrspuren von hinten nähern oder sich im toten Winkel der Rückspiegel befinden. Das Risiko von Unfällen beim Spurwechsel wird auf diese Weise deutlich verringert. Die Sensoren besitzen eine Reichweite von bis zu 50 Metern, arbeiten auch bei widrigen Witterungsbedingungen und sind in der Lage, auch kleinere Fahrzeuge wie etwa Motorräder zu erkennen.



Dieses Sicherheitspaket wird beim überarbeiteten Mazda6 nun durch vier neue aktive Sicherheitstechnologien erweitert.

Adaptives Kurvenlichtsystem (AFS) und Bi-Xenon-Scheinwerfer

Für die Sports-Line Ausstattung steht serienmäßig ein neues adaptives Lichtsystem mit Kurvenlichtfunktion zur Verfügung (optional für Exclusive-Line und Active). In Abhängigkeit von Lenkwinkel und Fahrgeschwindigkeit schwenken die Scheinwerfer um bis zu 15 Grad nach links oder rechts und erzeugen dadurch eine bessere Ausleuchtung von Kurven.



Berganfahrassistent (HLA)

Anfahren am Berg bereitet mit dem neuen Mazda6 keine Probleme mehr. Das System ermittelt mit Hilfe der Beschleunigungssensoren in der Airbag-Steuereinheit automatisch den Grad der Steigung (Serie ab Exclusive-Line). Liegt dieser bei zwei Grad oder höher, bleiben die Bremsen aktiviert, auch wenn der Fahrer den Fuß vom Pedal nimmt. Über die Bremssteuerung des DSC wird das Fahrzeug so lange stabil am Berg gehalten, bis der Fahrer über das Gaspedal genügend Motordrehmoment bereitstellt, um das Fahrzeug zu beschleunigen.

Notbremssignal ESS

Bei einer plötzlichen Bremsung in einer Notsituation warnt das serienmäßige Notbremssignal ESS die nachfolgenden Fahrzeuge durch schnell blinkendes Warnlicht. Dies ist der Fall, wenn das Fahrzeug mindestens 50 km/h schnell fährt und anschließend mit mindestens 0,7 G abgebremst wird. Fällt das Fahrtempo anschließend auf 10 km/h oder weniger oder kommt das Fahrzeug komplett zum Stehen, blinkt das Warnlicht in normaler Frequenz weiter, um einen Aufprall nachfolgender Fahrzeuge zu vermeiden. Das Blinklicht wird abgeschaltet, sobald der Fahrer den Fuß vom Bremspedal nimmt.

Komfortblinkfunktion

Mehr Komfort beim Fahrspurwechsel: Beim kurzen Antippen des Blinkerhebels leuchtet der Fahrtrichtungsanzeiger serienmäßig dreimal auf.

September 2010