Fahrbericht Mazda6 2.0 Skyactiv-G: Trotz lohnt sich

Von Peter Schwerdtmann

Fast alle Hersteller setzen auf kleinere Hubräume und Turbolader, um den Verbrauch zu senken. Nichts so der japanische Hersteller Mazda. Der geht den Weg eher über gleichgroße oder sogar größere Hubräume, dafür aber über eine für Benzinmotoren ungewöhnlich hohe Verdichtung. So weist der Zwei-Liter-Benziner in unserem Mazda6 eine Verdichtung von 14:1 auf, so viel wie sonst nur bei Dieselmotoren. Da lohnt der Blick auf die Eigenheiten.

Komplimente wegen seines guten Aussehens hat der neue Mittelklasse-Mazda seit seiner Premiere schon reichlich einheimsen können. Den japanischen Designern gelang mit ihrer „Kodo“-Linie eben eine höchst elegante und gleichzeitig dynamische Linie, die im Markt ihresgleichen sucht.

Ebenso einzigartig ist aber auch der Weg, den die Mazda-Ingenieure beschritten haben, um ihren Motoren den Durst abzugewöhnen, viel Drehmoment mitzugeben und ein spontanes Reagieren zu ermöglichen. Es geht nichts über Hubraum, es sei denn Hubraum, lautet eine alte Regel, die Motorenbauer heute gern übersehen und Hubraum durch Ladedruck ersetzen. Nicht so Mazda. Der 2.0 hat eben zwei Liter Hubraum und nicht 1,6 Liter, wie heute bei anderen Motoren dieser Leistungsklasse. Mit dem Verzicht auf den Turbolader entfällt auch die Turbo-Gedenksekunde und das Turboloch beim Hochbeschleunigen.

Und in der Tat bewahrheitet sich dieses theoretische Wissen in der Praxis mit dem Zwei-Liter-Benziner. Er reagiert spontan auf die Eingaben des Gaspedals und zieht mit seinen 210 Newtonmetern Drehmoment stramm sowie loch- und nahtlos bis zur Maximaldrehzahl durch. 216 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung in 9,1 Sekunden noch 0 auf 100 km/h sind angesagt. Durchaus respektable Werte in der Leistungsklasse 121 kW / 165 PS, die natürlich auch dem mit knapp 1400 Kilogramm recht niedrigen Leergewicht, dem recht günstigen Luftwiderstand und dem hervorragend arbeitenden Start-Stopp-System namens i-Stop zu verdanken sind. In der Summe führt das zu einem Normverbrauch (im Durchschnitt nach EU-Norm) von 5,9 Litern. In der

Praxis bewegen sich die Werte bei einem Schnitt von sieben Litern Super auf 100 Kilometer.

Das zunächst trotzig erscheinende Motorkonzept der Japaner hat also seinen Reiz, weil es trotz des sparsamen Energieeinsatzes zu einem eleganten Verhalten des Antriebs führt. In Verbindung mit dem Sechs-Gang-Schaltgetriebe kann man besonders bei fleißigem Schalten in den ersten vier Gängen ein Fahrgefühl entwickeln, wie es im Vor-Turbo-Zeitalter üblich war. In den Gängen fünf und sechs geht nicht etwa dem Motor die Puste aus. Des besseren Verbrauchs wegen sind sie so lang ausgelegt, dass man die Höchstgeschwindigkeit im sechsten nur halten, aber kaum erreichen kann. Steigungen auf Autobahnen zwingen häufiger zum Herunterschalten.

So entwickelt sich ein sehr fahraktives Verhalten des Menschen am Steuer, der die hohe Reisegeschwindigkeit sucht. Häufiges Schalten kann auch Spaß bereiten, wenn die Schaltung sich so knackig verhält wie die im Mazda6. Wenn dann auch noch das Ambiente sich eher zurückhaltend und sportlich-elegant gibt, dann passt das Gesamtpaket – allemal dann, wenn man den Basispreis von 26 490 Euro für unser Exemplar in der mittleren Ausstattungslinie Center Line im Blick hat.

Zur Serienausstattung zählen hier schon eine radargestützte Geschwindigkeits-Regelanlage, ein Pre-Crash-Safety-System mit aktivem Bremseingriff, City-Notbremsfunktion, Tagfahrlicht, Klimaautomatik, 5,8-Zoll-Touchscreen, Freisprecheinrichtung, Licht- und Regensensor und Geschwindigkeits-Regelanlage. Wer mehr will, kann für 900 Euro das Touring-Paket mit Spurwechselassistent, Einparkhilfe vorn und hinten und Sitzheizung vorn erwerben sowie für 1200 Euro das Technik-Paket mit Bi-Xenonlicht, adaptivem Fernlichtassistenten, LED-Tagfahrlicht und Spurhalteassistenten bestellen. Für weitere 550 Euro gibt es dann auch noch die Metalliclackierung – und die Center Line liegt immer noch unter 30 000 Euro. (ampnet/Sm)

Daten Mazda6 2.0 Skyactiv-G Center Line

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,87 x 1,84 x 1,45
Motor: Vier-Zylinder-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 121 kW / 165 PS bei 6000 U/min
Maximales Drehmoment: 210 Nm bei 4000 U/min
Leergewicht / Zuladung: 1385 kg / 635 kg
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,1 s

Räder / Reifen: 7 ½ J x 19 / 225/45 R 19 92W
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Wendekreis: 12,0 m
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,9 l
Kohlendioxid pro Kilometer: 135 g / Euro5
Maximale Anhängelast, gebremst: 1500 kg
Gepäckraum: 489 l
Basispreis: 26 490 Euro

Bilder zum Artikel:

Mazda6.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.

Mazda6 Limousine.