



Mazda6 Sport Combi CD140 TE plus  
Subaru Legacy Touring Wagon 2.0 D

## High Noon

Wir lieben diesmal zwei Tourer gegeneinander antreten, die für den praktischen Alltags-Race bestimmt sind. Japan versus Nippon, beide also von der verlässlichen, robusten Fraktion. Obwohl gleich in der Kubatur, galt unser Interesse dem Bauart-Unterschied der Motoren, aber auch dem Verhaltensvergleich Fronttriebler gegen Allradler. Für Spannung war daher schon im Vorfeld gesorgt.

■ Nur der Vergleich macht sicher. Reihenvierzylinder gegen Boxer Diesel, das ist antriebstechnisch schon ein interessantes Aufeinandertreffen zweier Philosophien, das für emotionalen Zündstoff sorgen mag. Beide mit Turbolader, ordentlicher Durchzug

scheint somit garantiert.

■ Und dann ist da noch die Frage, inwieweit der Allradantrieb dem Subaru traktionsmäßig Vorteile verschafft, oder ob Mazdas DSC mit Traktionskontrolle ausreicht, um Familie und/oder weitere kostbare Fracht auch bei flot-

terer Fahrweise sicher ans Ziel zu bringen. Natürlich wollten wir auch den optischen Gesamteindruck, den Innenraumkomfort und nicht zuletzt die Ladefreudigkeit unserer Kontrahenten austesten.

■ Von außen betrachtet wirkt der 6er

Mazda ein klein wenig dynamischer. Offensivere Frontoptik, stärker betonter Schwung der Fenster- und Dachlinie, flachere Heckscheibe und schmale Heckleuchten, die weit in die Kotflügel hinein ziehen, geben ihm ein eher sportiv anmutendes Äußeres. In der



Keine Überraschungen am „Arbeitsplatz“: Sowohl im 6er...



... als auch im Legacy Übersichtlichkeit und viel Kunststoff

Gesamtlinie zeigt der Legacy klassischere Konturen, vor allem die Seitenansicht gibt sich geradliniger.

■ Die typische Subarufront gibt sich verhalten, die Motorhaube flach, tief gezogen – das macht der bautechnisch sparsamer dimensionierte Boxer möglich – oben drauf „thront“ die fast unvermeidliche Lufthutze. Unbewusst as-

soziiert man Mukkis unter der Haube. Mal sehen. „Rasante“ Details finden sich beim Legacy eher am Bürzel. Der markante Dachspoiler und die doppelflu-

tige Endrohranlage kontrapunktieren die brave, gerade Seitenlinie.

■ Im Größenvergleich unserer beiden Lademeister erweist sich der Subaru als der kompaktere. Vor allem in der Breite ist er immerhin um 65 Millimeter schlanker als sein Widerpart, während ein Längenminus von 15 und die Höhendifferenz von 20 Millimeter we-

niger gravierend sind.

■ Ein um 5,5 Zentimeter geringerer Radstand ist da schon eher ein Kriterium. Im Praxistest ergab sich für die Passagiere im Fond eine etwas geringere Bewegungsfreiheit als im Mazda, der dafür einen mit 11,8 Metern geradezu fürstlichen Wendekreis – exakt 1 Meter mehr als der Subaru – sein eigen nennt.

■ Der Innenraum ist bei beiden State of the Art, alles da, was man braucht. Ergonomisch in Ordnung das Cockpit, keine Überraschungen, außer der, dass man nix suchen muss. Leichte Vorteile hier für den Legacy, dessen Fahrersitz elektrisch verstellbar und das Frontgestühl beheizbar ist. Was

aber eher Ausstattungsdetails sind.

■ Die schnittigere Formgebung, die dem Mazda von außen zum Vorteil gereicht, erweist sich dann beim Rundumblick vom Fahrersitz als kleiner Nachteil: die Übersicht beim Rangieren ist im Legacy die bessere. Im Fond wieder Gleichstand mit leichten Vorteilen für den 6er, siehe oben. Klappbare Armlehnen in der zweiten Reihe haben beide, der Mazda mit integrierten Cupholdern, im Subaru kann man bequemer lümmeln, da sind die Dosenhalter in der Mittelkonsole zu finden.

■ Zum Laden. Die bei beiden Kandidaten auf etwa Einsachtzig aufschwenkende Heckklappe gibt den Weg zu ebenen Ladeflächen frei, auch



eine zweite Ebene für Kleinzeug ist jeweils vorhanden, beim Mazda wirkt die Abdeckung eher billig und lieblos.

■ Bei der tatsächlichen Ladekapazität hat er dann allerdings eindeutig die Schnauze vorne. Mit 519 Litern Basis und einem Maximum von 1.751 Litern schlägt er den Legacy klar um 60, beziehungsweise sogar 102 Liter. Mit Bierkisten oder was auch immer ist bei beiden eine Ladekantenhöhe von 58 Zentimetern zu überwinden.

■ Im Fahrvergleich fällt zu allererst auf, dass beim Starten vorab der Legacy bei kaltem Motor ein charakteristisches „Nageln“ des hören lässt, das aber nach kurzem Warmlaufen einem angenehm leisen und ruhigen Motorlauf weicht. Anders der Mazda-Diesel, das Nageln nicht so ausgeprägt, allerdings wirkt der



Der Boxer-Diesel im Legacy beeindruckt mit Laufruhe und glattem Durchzug

Common Rail insgesamt im Vergleich rauer und er ist vor allem lauter als der seidenweiche Boxerlauf.

■ Der Durchzug beim Subaru ist jedenfalls glatter, intuitiv wirkt er mit seinen 150 PS dynamischer, obwohl der Null auf Hundert Sprint nicht fühlbar, aber messbar nur eine Zehntelsekunde unter dem 6er liegt. Der schlägt dann bei den Elastizitätswerten zurück und sichert sich hier eindeutige Vorteile.

■ Ihm oberen Drehzahlbereich tun sich die 140 PS ein bissl schwerer, da demonstriert der Boxer des Subaru die Leichtigkeit des Seins. Die ideale Gangspreizung des Fünfganggetriebes trägt dazu bei, dass man sich gar keinen sechsten Gang wünscht, die Laut-

stärke – siehe oben – ist diesbezüglich sowieso kein Thema. Vom Verbrauch her könnte ein sechster eventuell noch mehr an Sprit einsparen. Beim Mazda wirkte sich Gang sechs nicht positiv aus, wir verbrauchten mehr Kraftstoff als im Subaru und die Spritzigkeit im höheren Geschwindigkeitsbereich verbesserte er auch nicht gerade.

■ Fahrwerk und Dämpfung kann bei beiden in den Bereich „komfortabel und doch straff“ eingeordnet werden.

Und, wir hätten es nicht für möglich gehalten, das „Symmetrical AWD“ des Subaru konnte im Vergleich zum Mazda keine entscheidenden Vorteile – zumindest im Normalbetrieb – für sich verbuchen. Das mag in Grenzsituationen oder schwierigen Gelände eher zum Tragen kommen.

■ Resümee des Duells: Unsere beiden Japan-Kombis liegen insgesamt recht nahe beisammen. Sieger bei der Ladekapazität ist eindeutig der 6er Mazda, während der Legacy mit seiner Motorperformance Eindruck machte. Er wirkte, 35 Kilogramm leichter als sein Konkurrent, beweglicher und „fitter“. Trotz Allrad verbrauchte er auch weniger Sprit. Wer's also etwas dynamischer und verbrauchsgünstig mag, wird vielleicht eher zum Legacy greifen, Sparefrohs die mehr transportieren müssen, wegen des niedrigeren Anschaffungspreises, zum Mazda6. Die Sicherheit passt bei beiden.

Text: Michael Meister  
Fotos: Media Service

**Technische Daten im Vergleich**

**Mazda6 Sport Combi CD140 TE Plus**



**Motor, Antrieb**

R4 Common Rail Turbodiesel  
1.998 ccm, 103 kW/140 PS  
bei 3.500U/min  
330 Nm bei 2.000 U/min,  
6-Ganggetriebe  
Frontantrieb

**Fahrwerk, Bereifung**

vorne: Einzelradaufhängung,  
Dreiecksquerlenkervorne:  
hinten: Einzelradaufhängung an  
Längslenker, Multilenkerachse;  
Bereifung: 215/50 R17

**Lenkung, Wendekreis**

Servounterstützte  
Zahnstangenlenkung; 11,8 m

**Innengeräusch (dB)**

bei 100 km/h (4.G.) 67  
bei 130 km/h (5.G.) 70  
bei 130 km/h (6.G.) 69

**Maße, Gewicht Ladevolumen**

LxBxH (mm) 4.765/1.795/1.490  
Leergewicht (kg) 1.545  
Zul. Ges.Gew. (kg) 2.110  
Ladevolumen (l) 519-1.751  
Tankinhalt (l) 64

**Beschleunigung, Spitze, Elastizität**

0-80 km/h (s) 6,4  
0-100 km/h (s) 9,1  
Spitze (km/h) 198  
60-100 km/h (4.G.) 6,5  
80-120 km/h (5.G.) 9,5  
80-120 km/h (6.G.) 14,7

**Verbrauch (l/100 km)**

Normverbrauch 6,8/5,0/5,7  
Testverbrauch 8,3  
CO<sub>2</sub>-Emission (g/km) 151

Preis ab 30.730.-

**Subaru Legacy Touring Wagon 2.0D**



4-Zylinder Boxer Turbodiesel  
1.998 ccm, 110 kW/150 PS  
bei 3.600 U/min  
350 Nm bei 1.800 U/min,  
5-Ganggetriebe,  
Allradantrieb

Einzelradaufhängung, McPherson

Mehrlenkerachse

Bereifung: 215/45 R17

Servounterstützte  
Zahnstangenlenkung; 10,8 m

44

bei 100 km/h (4.G.) 66  
bei 130 km/h (5.G.) 68

-

LxBxH (mm) 4.720/1.730/1.470  
Leergewicht (kg) 1.510  
Zul. Ges.Gew. (kg) 1.935  
Ladevolumen (l) 459-1.649  
Tankinhalt (l) 64

0-80 km/h (s) 6,3  
0-100 km/h (s) 9,0  
Spitze (km/h) 203  
60-100 km/h (4.G.) 8,8  
80-120 km/h (5.G.) 10,3

-

Normverbrauch 7/4,8/5,6  
Testverbrauch 7,0  
CO<sub>2</sub>-Emission (g/km) 151

ab 34.490.-