



Arno Lommers
15 augustus 2006

© Rijtesten.nl

Intro

De Mazda6 in MPS-uitvoering is niet direct een auto die elk dealerbedrijf op het erf heeft staan als demo. Gegevens als 260 pk, vier aangedreven wielen en een prijs van â,- 47.895 zijn tenslotte ook geen alledaagse waarden voor een modale middenklasser. MPS staat overigens voor Mazda Performance Series en de 6 is de eerste in de reeks en de krachtigste Mazda ooit in serie gebouwd. Eind dit jaar volgt de 3. Mazda spreekt bij de 6 MPS over âœde ultieme zoom-zoom sedanâ€. Samen met een vriend heb ik de MPS bij de importeur uit de parkeerkelder gereden en ben ik dat gaan onderzoeken in de regio Zoetermeer. Hij was verantwoordelijk voor de mogelijkheden van de auto boven de 4.500 toeren, ik heb me toegespitst op het geweldige koppel van 380 Nm dat al bij 3.000 tpm vrijkomt.



© Rijtesten.nl

Het exterieur

De testauto is gespoten in Moist Silver, een kleur die enkel op de MPS-uitvoering leverbaar is. De overige kleuren zijn zwart, titaniumgrijs en rood. Moist Silver verwijst volgens Mazda naar de verschillende stemmingen van de vier seizoenen, omdat deze kleur verschillende tinten zilver toont al naar gelang de invalshoek van het licht. Uiteraard is de sportieveling uit de serie een strak pak aangemeten. Een bumper met opvallende luchtinlaten (die er niet alleen voor de sier zitten, maar wel degelijk functioneel zijn), de vijfhoekige grille die duidelijk zichtbaar is in de binnenspiegel van linksplakkers op de snelweg en een vier centimeter hogere motorkap om plaats te maken voor de tussenkoeler die boven op het motorblok is geschroefd zijn de voornaamste kenmerken aan de voorkant van de auto. Aan de zijkant vallen de unieke

18-inch lichtmetalen wielen, side-skirts en knipperlichtjes in de zijkant van de voorbumper op. Dat ook de achterkant niet ongeschonden uit de strijd is gekomen is te zien aan de spoilerlip op het kofferdeksel (de MPS is alleen als sedan leverbaar, niet als hatchback of stationwagon) en de geweldig grote bumper met aan weerskanten een grote uitlaat. Onder de bumper zijn gelukkig twee aparte dempers te zien, het gaat hier gelukkig niet om een enkele demper met een vertakking naar de zijkant. Wat verder opvalt zijn de donkergetinte achterlichtunits en natuurlijk het MPS-logo.

Al met al is de Mazda6 MPS geen dramatisch opvallende auto, maar er zitten toch net van die optische verfraaiingen aan die de kenner zullen doen watertanden.



Het interieur



Omdat de toekomstige koper zijn keuze tussen de Mazda6 MPS en zijn concurrenten meer zal laten afhangen van het motorkarakter en rijeigenschappen ga ik deze keer niet te veel in op zaken als opbergvakjes en knopjes die nÃ©t op een verkeerde plaats zitten. Als je eenmaal geraakt bent door de manier van rijden ga je daar op den duur minder op letten en ontstaat er een vorm van gewenning.

In het interieur meer luxe dan sportiviteit. Dat hadden de mensen van Mazda toch anders aan moeten pakken, want enkel dikkere stoelen en een snelheidsmeter die tot 280 km/h loopt zijn niet genoeg. O ja, een zilverkleurig randje op de pookknop en aluminium pedalen horen er ook nog bij, maar dan nÃ©g kom je er niet. Het geheel zou meer de prestaties van de auto uitstralen als er in ieder geval aluminium decorlijsten in plaats van dit plastic met pianolak-look was gebruikt en de stoel bijvoorbeeld met alcantara bekleding met een kleurig stiksel waren bekleed.

Maar buiten dit alles valt er wel goed te leven in de auto. De standaard met leer beklede stoelen zitten stevig en geven een goede steun. De bestuurdersstoel is elektrisch verstelbaar (mÃ©t geheugen!), maar de hoogte verstelling is hiermee niet goed in te stellen. Ook zou de stoel dieper bij de grond mogen staan voor een sportieve zithouding. Nu is de zithoogte meer afgestemd op de langere Japanner, en dat is op ons continent gelijk aan een lengte net onder modaal, zoâ€™n 1,70 meter zeg maar. De passagiersstoel is handmatig verstelbaar, maar niet in hoogte.

Luxe genoeg in deze topversie. De meest opvallende zaken betreffen de bediening van de radio met Bose-soundsysteem en 6 cd-wisselaar en cruise control op het stuurwiel, volautomatische airco (niet in twee zones helaas) en last but not least een geÃ¯ntegreerd DVD-navigatiesysteem met afstandsbediening, dat overigens wel wat studie vereist. De testauto is voorzien van alle opties, namelijk metallic lak ter waarde van â‚¬ 645 en een elektrisch schuif-/kanteldak dat voor â‚¬ 1.500 in de prijslijst staat. Buiten het feit dat Mazda nooit scheutig is geweest met optielijsten geeft dit wel aan dat zo goed als alles wat je tegenwoordig mag verwachten aan uitrustingsitems standaard aanwezig is. Als accessoire zijn bijvoorbeeld nog sportspiegels en een aluminium tankdop verkrijgbaar.

Dat de MPS prima als gezinsauto kan dienen wordt duidelijk op de achterbank. Hier is

de ruimte gewoon in orde. Niet zo krap als een Alfa 159, maar ook weer niet zo ruim als een Volkswagen Passat. De kofferruimte meet 455 liter en is in de MPS niet uit te breiden door middel van een in delen neerklapbare achterbank. Achter de achterbank zit namelijk een versteviging ten gunste van het weggedrag van deze sportieveling. Op de hoedenplank is de zevende speaker van het soundsysteem geplaatst, die in de kofferruimte overigens niet optimaal is afgewerkt. Oppassen dus tijdens de vakantie met het volstouwen



De techniek

Is zijn uiterlijk niet zo vreselijk opzienbarend, onderhuids zit de 6 MPS boordevol geavanceerde techniek.



De motor is een doorontwikkeling van de 2.3-liter uit de Mazda6 S-VT (166 pk/207 Nm). In de MPS heeft 2.3-liter in lijn gemonteerde viercilinder directe inspuiting, turbo en tussenkoeler en wil graag gevoed worden met super plus. Onder hoge druk (maximaal 115 bar) wordt de benzine direct in de verbrandingskamers gespoten. Dit levert 10% extra trekkracht op ten opzichte van de gebruikelijke indirecte inspuiting waar zijn stamvader overbeschikt. Ook het milieu heeft voordeel bij deze techniek omdat de katalysator sneller opwarmt waardoor de motor voldoet aan de Euro 4 emissienorm. Alle bewegende delen zijn stijver en duurzamer gemaakt om de krachten van de turbomotor aan te kunnen.

De ontwerpers hebben veel aandacht besteed aan het uitlaatgeluid. Dit heeft geleid tot een hees en sportief uitlaatgeluid bij het weggrijden vanuit stilstand. De elektronische gestuurde gasklep en turbo moeten zorgen voor optrekken zonder vertraagde turbo-reactie en een goede gaspedaalrespons. De fabriek geeft voor de tussensprint van 80-120 km/h in de vijfde en zesde versnelling respectievelijk 6,2 en 10,2 seconden op, behoorlijk snel dus.

Het onderstel is aangepast aan de extra krachten door, zoals eerder in deze test aangehaald is, stijvere veren en dikkere stabilisatoren (voor 2 mm, achter 4 mm) te monteren. Daarnaast zit er onder andere achter de achterbankleuning een diagonale dwarsverbinding en is de bodem voorzien van grotere dwarsbalken. Uiteraard zijn de bekende veiligheidssystemen, zoals ABS, EBD en dynamische stabiliteits- en tractieregeling standaard, evenals banden in de maat 215/45 R18 93Y.

Een noviteit is de Active Torque Split vierwielaandrijving. Afhankelijk de rijomstandigheden wordt er maximaal 50% van het vermogen op de achterwielen overgebracht. De elektronisch gestuurde koppeling van dit systeem gebruikt hierbij diverse zogenaamde real-time gegevens zoals stuuruitslag en dwarskrachten om het vermogen over de vÃ³Ã³r- en achterwielen te verdelen. Het systeem kent drie verschillende standen voor vierwielaandrijving die automatisch door het motormanagement worden gekozen: 'Normal' (meeste vermogen op de vooras), 'Sport' (bij snel accelereren gaat 50% naar de achteras) en 'Stability' (een fiftyfifty verdeling voor optimale tractie).

De achteras is voorzien van het limited sperdifferentieel van de Mazda RX-8 dat de krachtoverbrenging naar de linker- en rechterachterwielen regelt.



Het rijden

Al eerder heb ik aangehaald dat de 6 MPS prima geschikt is voor dagelijks gebruik. Ook wat rijden betreft is dat het geval, moeder kan prima boodschappen gaan doen zonder zich te hoeven storen aan een harde vering of een nerveuze motor. Enkel de strak afgestelde koppeling zal even wennen zijn. De direct ingespoten 2.3 DISI Turbo-motor laat zich prima temmen en heeft geen hekel aan lage toeren. Ook het motorgeluid houdt zich keurig op de achtergrond. Vering en demping zijn strakker afgesteld en de stabilisators zijn dikker uitgevoerd dan bij de gebruikelijke Mazda's 6, maar



drempels zullen nooit ongenadig hard tot de inzittenden doordringen. Ook overhellen in bochten en duiken bij het remmen staan niet in zijn woordenboek.

Maar dan, als vader zijn wilde bui heeft, gaat de MPS verschrikkelijk van kiet. Houd het toerental boven de 4.000 en de motor huult dat het een lieve lust is en je wordt telkens weer in je stoel gedrukt. Dit is het gevolg van de turbo waardoor er tussen de 2.500 en 4.500 een vrijwel vlakke koppelkromme ontstaat. De versnellingen laten zich stuk voor stuk direct inleggen en zijn zo gespreid dat het toerental nooit te ver wegzakt na een schakelactie, ongelooflijk wat een power. Standaard is Mazda's nieuwe vierwielaandrijvingsysteem Active Torque Split, dat alle wielen aandrijft en dat de kracht naar gelang de omstandigheden kan verdelen tussen voor- en achteras. Ook de remmen zijn goed op hun taak berekend en vertragen de auto uitstekend. Om de krachten in te kunnen tomen zijn de schijven uiteraard forser dan bij de minder vermogende uitvoeringen. Om precies te zijn 37 mm aan de voorzijde en 34 achter. Mazda's stabiliteitscontrole DSC hebben we wijselijk maar als veiligheidsnet aangehouden want in gemene slalombochtjes is duidelijk het verschil te merken als je het systeem hebt gedeactiveerd. Op dat moment worden de zeer actieve paarden in het vooronder in een bocht niet beteugeld en wil de voorkant erg graag rechtuit. Sturen doet de 6 MPS lekker zwaar, al zou het contact met de weg nog wat meer op de voorgrond mogen treden. Maar dat zou dan de dagelijkse bruikbaarheid voor moeder de vrouw weer verstoren, een compromis waar Mazda duidelijk aan vast heeft gehouden.

Voor de liefhebbers zal ik een impressie geven van het potentieel van de 6 MPS op een bochtige binnenweg:

Op het midden van de weg staat de auto stil, stationair draaiend. Het toerental wordt opgevoerd naar 4.000 en de koppeling tegen het aangrijppunt aangezet. Koppeling in een klap omhoog, plankgas en na een bedenktijd van een kleine seconde gaat er een trilling door de aandrijflijn en snelt de MPS weg. Net alsof je de krachten naar de achteras voelt vloeien. De voorstoelen geven lekker steun en het water uit mijn flesje gaat met een aardige snelheid door mijn slokdarm. Bam, naar twee, drie, vier, we vliegen met 140 over de weg. Pas op, een linkerbocht! De blokken drukken zich in



alle macht tegen de schijven, terugschakelen naar drie, koppeling op, naar twee, weer koppeling op, dit is pas remmen op de motor, de toerenteller zwiept ondertussen de schaalverdeling over van 3,5 naar 5. Strak insturen over de andere weghelft en bij het uitdraaien van de bocht worden we weer in het leer geduwd door krachten die de gillende turbo opwekt. Weer een bocht, nu naar rechts. Een korte, krachtige duw op het middelste pedaal en in een klap de pook naar drie en weer door, gÃ¼n met die wagen. Na een groot aantal van dit soort acties begint mijn maag wel te draaien, dit ben ik duidelijk niet gewend! In de verte een parkeerplaats, even rust voor de auto en voor ons de tijd om de details te bekijken. ZÃ³ moet je zien, de rook komt uit alle vier de wielkasten, de reminstallatie heeft aardig wat werk verricht en zo te ruiken de Bridgestone Potenzaâ€™s en de koppeling ook. De uitlaatdempers staan wild te tikken en de warme lucht is nog te voelen als je een hand bij het sierstuk houdt. Bij het opnames van het uitlaatgeluid wordt ik bijna omver geblazen door de stoot warme lucht die uit de pijpen wordt geblazen, jemig wat een potentie! De koelventilator slaat aan, we zullen hem even rustig stationair laten draaien om tot zich zelf te kunnen komen!



Slot

Een prima auto voor de dagelijkse (zakelijke)ritten, dat is ontegenzeggelijk waar. Het comfort is voldoende, evenals de ruimte en het uitrustingsniveau staat op een hoog pijl. Als vertegenwoordiger kun je er prima mee voor komen rijden bij klanten, ze zullen de auto niet verafschuwen, alles is binnen de grenzen van opzichtigheid gehouden. Zo ook het interieur dat echter wel wat meer spanning had mogen uitstralen.

Aan de andere kant is dit een sedan waarin je je ontzettend uit kan leven. Met zijn 260 pk en 380 Nm zijn is 1.565 kilo wegende auto in 6,6 seconden met honderd kilometer per uur over de weg te jagen en deze waarden zijn genoeg voor een topsnelheid van 240 km/h. Een prima stuk gereedschap voor op de Duitse Autobahn dus. De boordcomputer gaf constant een gemiddeld verbruik aan van 13,8 liter/100 km. Bij



rustig rijden is 1 op 10 waarschijnlijk ook haalbaar, dat geeft de fabriek op als mixverbruik.

Concurrentie bestaat er genoeg in het segment der snelle zakensedans. Bijvoorbeeld de Ford Mondeo ST220, gezegend met een 3.0-liter V6 en 226 pk voor â,- 45.305. Niet zo snel als de Mazda6 MPS, maar het is wel een heerlijke auto. Bij Opel kan je terecht voor de Vectra GTS OPC, met een 2.8 V6 Turbo en maar liefst 280 pk voor â,- 44.895. Ondanks het IDS-onderstel heeft deze auto door zijn voorwielaandrijving wel enorm last van onderstuur, maar hij ziet er meesterlijk uit. Als het wat ingetogener moet is de Volvo S40 T5 natuurlijk ook een optie. Voor â,- 37.330 is hij de jouwe, maar om de uitrusting gelijk te trekken met de hiervoor genoemde auto's zijn wat optiepakketten nodig die de prijs toch weer opdrijven naar zo'n 45 mille.

Het is duidelijk dat iedere fabrikant op zijn eigen manier extra kracht uit hun middenklasser haalt, maar geen van de genoemde concurrenten heeft net als de 6 MPS vierwielaandrijving.

Tot slot wil ik wil ik Mazda-dealer Jansen uit Alblisserdam bedanken voor de mogelijkheid om Ã¼berhaupt met de Mazda6 MPS te rijden en het feit dat er gratis een leenauto beschikbaar is gesteld aan mij als redacteur van www.rijtesten.nl, om mee naar de importeur in Den Haag te rijden, ontzettend goede service!

Plus

- + Motor-/uitlaatgeluid
- + Rijgedrag
- + Ruime uitrusting

Min

- Interieurdesign te gewoontjes
- Te hoge zitpositie
- Navigatiesysteem vereist gewenning