Een tweede jeugd

Mazda heeft haar middenklasser licht geretoucheerd. Naast een vernieuwd exterieur zijn met de facelift ook talrijke onzichtbare wijzigingen doorgevoerd. Het belangrijkste nieuws treffen we onder de motorkap aan, alwaar een direct ingespoten benzinemotor en nieuwe basisdiesel met B-label hun opwachting maken.

Familiegezicht

Aan de buitenzijde valt met name de geheel vernieuwde voorkant van de Mazda 6 op. Een sportievere snit van de voorbumper moet het zoom-zoom gevoel sterker benadrukken. Verder valt ons oog op de nieuwe vijfhoekige grille, met brede chroomlijst waarin het logo is gevat. De koplampen hebben een nieuwe heldere lay-out gekregen en zijn op de meest luxe GT-M van meedraaiende Bi-xenon verlichting voorzien. Door deze optische correcties heeft Mazdaâ€™s middenklasser het meest actuele familiegezicht. Het is zonder twijfel een mooie auto, maar dat was de 6 voor de facelift ook al. De voorbumper is nu wel wat drukker geworden en de familie grille heeft wat overeenkomsten met die van diverse Hyundaiâ€™s. Dat maakt hem met name recht van voren wat anoniemer dan voorheen. De door ons gereden GT-M benadrukt zijn sportieve voorkomen door diverse spoilers en grotere velgen. Wie voor de 2.5 benzine kiest krijgt daarbovenop aan de achterzijde een mooie dubbele symmetrische uitlaat.

Helaas zijn de gewijzigde achterlichten met LEDâ€™s wel asymmetrisch gebleven.

Meer luxe en comfort

Van de vierhonderd wijzigingen zijn er ook enkele in het interieur terug te vinden. Daarbij heeft Mazda zich met name op een kwaliteitsverbetering gericht. Het dashboard heeft in de GT-M een glanzende zilverkleurige afwerking gekregen en op detailniveau zijn diverse schakelaars van een chroomrand voorzien. Daarnaast zijn diverse oppervlakken in het interieur met pianolak afgewerkt, zoals de middenconsole en delen van het stuur. Aan de compositie van de materialen is verder relatief weinig veranderd. Nog steeds zijn hier en daar harde kunststoffen te bespeuren, zoals laag onderin de middenconsole en in de deuren. Door het plaatsten van een nieuw stuur heeft Mazda tevens afscheid genomen van het CF-Net, een buitengewoon uitgebreid bedieningsconcept. Elke knop heeft nu weer zijn eigen functie en eerlijk gezegd hebben

we het ingewikkelde CF-Net op geen enkel moment gemist.

Door een uitgebreidere uitrusting op alle modellen biedt het interieur nu ook meer luxe en comfort aan de passagiers. Zo is de TS en Business rijker uitgerust dan voorheen, met zaken als een met leder bekleed stuur en pookknop en een Hill Holder. De meest luxe GT-M voegt daar nog zaken als parkeersensoren, Rear Vehicle Monitoring, halflederen stoelbekleding en andere sportieve details aan toe. De met leder beklede stoelen bieden veel steun en zitten door de zachtere vulling comfortabeler dan de met stof beklede exemplaren. Het ruimteaanbod is in de SportBreak op alle plaatsen dik in orde, de bestuurder kan door de goede instelmogelijkheden een perfecte zitpositie innemen.

Sportieve allrounder

Vorig jaar werd de 2.0 CiTD reeds vervangen door een krachtigere 2.2 CiTD met naar keuze 163 of 185 paarden onder de kap. Beide versies zijn alweer gemoderniseerd en er is tevens een nieuwe basisdiesel met 129pk en 340Nm aan het gamma toegevoegd. Voor Nederland wordt verwacht dat de Mid Power met 163pk en 360Nm het meest populair zal zijn. Net als de High Power beschikt deze nu over een kleinere turbo met een aanzienlijk lagere massatraagheid. Daarmee is het fikse turbogat gereduceerd en begint de Mid Power vanaf 1.500 toeren te versnellen. Vanaf stilstand trekt de Mazda 6 dan ook beduidend soepeler op. Het karakter is minder explosief dan voorheen en het koppel wordt nu over een breder toerengebied uitgesmeerd. Tussen 1.800 en 3.000 toeren staat het volledige koppel paraat om een snel inhaalmanoeuvre in te zetten. Door de gunstige spatiÃ«ring van de zesbak hoeft men daarbij niet vaak terug te schakelen. Op de heuvelachtige Catalaanse wegen bleef het gemiddelde verbruik volgens de boordcomputer op een nette waarde van 6,0 liter steken. PotentiÃ«le kopers kunnen deze allrounder in Nederland alleen als TS, Business of Business+ bestellen, waarbij de laatste uitvoering qua uitrusting aardig in de buurt komt van de door ons gereden Duitse GT-M.

Op de wegen rondom Barcelona is de Mazda 6 in zijn element. Op de bochtige trajecten laat de besturing zich van haar sportieve kant zien. Deze is niet te sterk bekrachtigd en geeft de stuurcommandoâ€™s nauwkeurig aan de vooras door. Ook het onderstel is sportief getint. De Mazda helt gering over en blijft lang in balans. Op nat en glad Spaans asfalt is er van onderstuur dan ook nauwelijks sprake, zelfs niet als we provoceren. Onze grootste kritiek op het onderstel van de Mazda 6 was het matige comfort. Door een gewijzigde wielophanging en nieuwe bevestigingen van veerpoten is daar met de facelift verandering in gekomen. De Mazda voelt minder stoterig aan en heeft bovendien een verfijndere stabiliteit. Met name op de lange snelwegen is de auto beduidend minder nerveus en spoort eenvoudiger rechtuit. Comfort- en veiligheidsverhogend is tevens het RVM systeem dat we al uit de Mazda 3 kennen. Een lampje in het spiegeldriehoek waarschuwt de bestuurder op tijd wanneer een auto in de dode hoek zit of daarin dreigt te komen. Om het gemak verder te verhogen zijn alle Mazdaâ€™s vanaf het TS niveau met een Hill Holder uitgerust. Een automaat is op de dieselversies daarentegen niet verkrijgbaar.

Koppelrijke basisdiesel

Een primeur is de nieuwe standaard vermogensversie van de 2.2 CiTD. Met 129pk en 340Nm is deze diesel een welkome aanvulling voor het motorenpalet van de Mazda 6. Opmerkelijk is dat het koppel vanaf stationair sneller stijgt dan bij de Mid en High Power. Dit is gerealiseerd door de diameter van het turbinewiel nog verder te verkleinen. En inderdaad, laag in de toeren is de diesel lekker koppelrijk. Op zeeÃ«n van newtonmeters rij je rustig weg en van een turbogat is bijna geen sprake. Het piekvermogen is met 129pk wel aan de lage kant waardoor de basisdiesel boven in de toeren tammer aanvoelt. In de praktijk maakt hem deze eigenschap een liter zuiniger dan de krachtigere vermogensvarianten. Schakelindicatoren en een start/stop systeem schitteren echter door afwezigheid. Mede daardoor is het verbruik niet spectaculair laag en valt de basisdiesel helaas in de reguliere 25% bijtellingscategorie.

Voordeliger geprijsd

Voor de Nederlandse markt geldt dat de Mazda 6 in een verhouding van 50/50 particulier en zakelijk wordt gereden. De nieuwe basisdiesel met 129pk en 340Nm zal dan ook vooral in de zakelijke markt zijn afnemers vinden. Vooralsnog is de door ons gereden Mid Power met 163pk zakelijk het meest populair. Met rijker uitgeruste Business pakketten en een lagere aanschafwaarde is deze diesel nog steeds een aantrekkelijke keuze. Deze valt wel in de reguliere bijtellingcategorie van 25%. Voor vergelijkbaar uitgeruste concurrenten moet echter dieper in de buidel worden getast, wat het bijtellingsnadeel deels opheft. Ook voor particuliere klanten is er goed nieuws, de nieuwe Mazda 6 is namelijk met een vanafprijs van â‚¬25.990 voordeliger geprijsd. De basisversie kent al een rijke uitrusting met onder andere airconditioning, zes airbags en elektrische raam- en spiegelbediening. Wie meer luxe ambieert kan kiezen voor de rijker uitgeruste TS. Deze voegt onder andere 17 inch velgen, gescheiden automatische

klimaatregeling, cruise controle, boordcomputer en regen- en lichtsensoren aan de standaarduitrusting toe. De TS is te verkrijgen vanaf â,¬28.490. Voor de meest luxe GT-M moet minimaal â,¬36.490 worden betaald, ruim â,¬550 minder dan voorheen.

Plus

+ Goede wegligging
+ Rijke uitrusting
+ Modern dieselaanbod

Min

- Geen automaat voor diesels
- Reguliere bijtelling
- Zicht naar achteren