



Harold Rolloos
18 februari 2013

Het tij keren

Het vorige model van de Mazda6 ging slechts vier jaar mee, betrekkelijk kort voor zo'n prettig rijdende auto die ook nog eens zijn looks mee had. Echter, de verkoopaantallen zaten niet mee en dus vonden de Japanners het tijd voor verandering. Tijd voor een nieuwe Mazda6, die onder het motto 'Jinba Ittai' werd geïntroduceerd: het gevoel tussen auto en bestuurder. Wij houden het liever Hollands en zijn vooral nieuwsgierig naar het nieuwe vlaggenschip van Mazda.



Joekel van een auto

Kennismaken doen we met de Mazda6 SportBreak Skyactiv-D 2.2 TS+ met Lease Pack. Een hele mond vol, maar het komt er op neer dat deze Mazda de strijd aangaat met leasekanonnen als de Volkswagen Passat, Peugeot 508, Opel Insignia en de Ford Mondeo, die op termijn ook in vernieuwde vorm op de markt komt. Wat als eerste opvalt is de lengte van de nieuwe Mazda6. Het is echt een joekel van een auto. De SportBreak is bijna vijf meter lang en de sedan doet daar niet veel voor onder. De vorige 6 zag er goed uit, maar bij zijn opvolger verbleekt hij.

De nieuwe Mazda6 is echt een fraaie auto met een aansprekende en agressieve neus, mooie lijnen aan de zijkant en zeker wat meer behouden achterkant. Een zeer geslaagde combinatie, als je het mij vraagt. Ook de prijsstelling van de Japanner is in vergelijking met de eerder genoemde concurrentie erg schappelijk. De uitvoering die wij



testen is dus de TS+ met het Lease Pack, die voor net geen 39 mille van eigenaar wisselt. Het Lease Pack omvat heel veel extra's, waaronder bi-xenon verlichting, grootlichtassistent, lane departure warning, dodehoekdetectie, parkeersensoren rondom, stoelverwarming, een noodremsysteem en het Mazda/TomTom-navigatiesysteem met bluetooth. Zo blijft er weinig te wensen over...



Saai, maar wel overzichtelijk

Hoe fraai en aansprekend de Mazda6 aan de buitenkant is, zo donker en saai is het binnenin. Net als in de eerder gereden CX-5 is het weinig sprankelend. Overigens ontbreekt het je aan niets in de cockpit. De ergonomie is prima voor elkaar en ook het materiaalgebruik en de afwerking daarvan zijn in orde. Oké, het is nog steeds geen premium, maar het voelt allemaal zacht en solide aan. Het compacte stuurwiel pakt lekker beet en ligt fijn in de hand. Over de stoelen zijn we minder te spreken. De zitting



is wat aan de korte kant, waardoor je tijdens een langere rit op een gegeven moment wel gaat schuiven en zoeken naar de juiste positie.

Via een grote knop in de middenconsole kun je navigatie en audio bedienen, wat op het scherm geprojecteerd wordt. Dit display is overigens wat aan de kleine kant, maar verder wel duidelijk afleesbaar. Het is jammer dat het audiosysteem iedere keer opnieuw begint met het spelen muziek van de USB-stick en dus niet onthoudt waar je bent gebleven. De navigatie is afkomstig van Hollands trots TomTom en functioneert prima, al is het grafisch gezien wel wat saai. Zowel voor- als achterin is er voldoende hoofd- als beenruimte aanwezig. Passagiers zitten goed op de achterbank, die via een simpele handeling naar beneden klapbaar is vanuit de bagageruimte. Met de achterbank omhoog kun je er 522 liter kwijt. Maak je de laadvloer helemaal vlak, dan slikt de Mazda6 uiteindelijk 1.631 liter. Een keurige inhoud, maar minder dan die van de eerder genoemde concurrenten.



Zuinig door slimme technieken

De Mazda6 is verkrijgbaar met drie benzinemotoren - twee versies van de 2.0 viercilinder en een nieuwe 2.5 liter met evenveel cilinders - en een 2.2-liter diesel, die ook nog weer in twee varianten wordt verkocht: 150 pk en 175 pk. Wij richten ons op de 150 pk sterke diesel die in de SportBreak alleen in combinatie met een automaat wordt geleverd. Overigens is de sedan met deze diesel en de handbak goed voor 20% bijtelling. Mazda paste een aantal aanpassingen toe om de nieuwe 6 zuiniger te maken. Niet alleen het koetswerk is veel lichter, ook werd er gekeken naar de onderdelen om zo gewicht te besparen. Daarnaast is bij deze diesel de compressieverhouding zo laag mogelijk gemaakt en is i-Eloop geïntroduceerd. Dit is een remgeneratiesysteem, waarmee tijdens het remmen energie wordt opgewekt die weer gebruikt wordt voor bijvoorbeeld de airco draaiend te houden als het start-stopsysteem zijn werk doet.



Mazda 6 SportBreak SkyActiv-D 2.2 150pk TS+ Leas

Door al deze aanpassingen en ingenieuze uitvindingen krijgt Mazda het voor elkaar dat krachtige motoren - 150 pk is fors in vergelijking met de concurrentie - toch zuinig zijn. Na een week rijden kwam het gemiddelde verbruik uit op een keurige 5,5 liter op honderd kilometer. Het dieselmotorblok zelf is soepel onderin. Hij pakt heerlijk op en accelereert mooi door. Je hebt dan ook nooit het gevoel dat je vermogen tekort komt. Ook is de motor bijzonder stil, wat het heerlijk rustig maakt aan boord. Daarentegen is er wel veel windgeruis vanwege de forse buitenspiegels. Zoals eerder gezegd wordt in de SportBreak alleen de automatische versnellingsbak geleverd. Het is een vrij rustige bak die tijdens het accelereren op de achtergrond goed zijn werk doet. Dat verandert echter als je terugschakelt, dat gaat niet altijd even soepel en soms zelfs wat schokkerig. Dit is jammer, omdat er betere automaten zijn in deze klasse en het past bovendien niet bij de kwaliteiten van deze Mazda6.





Sturen als vanouds

Het rijden in de nieuwe Mazda is een feest zoals we van het merk gewend zijn. De 6 stuurt 'des Mazda's': lekker direct en gewoonweg prettig! Wederom complimenten hiervoor aan de Japanners. Minder enthousiast zijn we over de demping, die vooral aan de achterkant erg stug aanvoelt en veel oneffenheden in het wegdek doorgeeft. En dan te bedenken dat onder deze uitvoering 17 inch lichtmetalen wielen zitten. Kies je voor 19 inch, dan wordt het dus nÃ³g stugger. Maar, een Mazda koop je omdat je van sportief rijden houdt en daar hoort zo'n karakterkenmerk natuurlijk wel bij. Wil je het comfortabeler, dan kun je bij de Franse concurrentie gaan shoppen.

De dikke C-stijl oogt fraai, maar heeft wel consequenties voor het zicht rondom. Vooral schuin naar achteren is het slecht, waardoor er een flinke dodehoek ontstaat. Het is maar goed dat er dodehoekdetectie op deze auto zit. Naast dit snufje doen ook de andere extra's in het Lease Pack bijzonder goed hun werk. De grootlichtassistent bijvoorbeeld: hij dimt het licht precies op tijd zonder hinderlijk te zijn voor tegenliggers en voelt eveneens prima aan wanneer hij weer grootlicht op moet zetten. Deze extra's dragen bij aan het rijcomfort en maken van deze Mazda6 een uitstekende kilometervreter.



Altijd onderschat

In Nederland spelen veel leaserijders op 'safe' en komen daardoor snel uit bij gevestigde middenklassers als de Volkswagen Passat, Ford Mondeo, Peugeot 508 en de Opel Insignia. De Mazda6 is in onze ogen altijd onderschat. Dat gold vooral voor zijn voorgangers en we hopen echt dat deze 6 het tij kan keren. Hij oogt niet alleen heel fraai, het is vooral één van de fijnst sturende auto's in zijn klasse en biedt veel dynamiek. Met de nieuwe en vooral schonere motoren kun je ook bij Mazda terecht als je voor 20% bijtelling in de markt bent. Zeker met het aantrekkelijk geprijsde Lease Pack heb je een bomvolle zakenauto op de oprit staan.

Het is een prettig rijdende reisgezel, al zijn de zittingen van de voorstoelen aan de korte kant en schakelt de automaat soms schokkerig terug. Ook is hij behoorlijk stug geveerd, waarop je op een minder goed wegdek alle oneffenheden doorkrijgt. Tijdens



langere ritten kan dit storend zijn. Leaserijders die op zoek zijn naar een grote, lekker sturende en vooral aantrekkelijk geprijsde auto moeten de nieuwe Mazda6 zeker in overweging nemen.

Plus

- + Direct stuurbedrag
- + Aantrekkelijk geprijsd
- + Zuinige motoren

Min

- Stugge demping
- Zicht schuin naar achteren is slecht
- Korte zitting voorstoelen