



Pawel Piotrowski
12 september 2013

Terug naar de top

Na een turbulente periode met tegenvallende verkoopcijfers timmert Mazda weer hard aan de weg in Nederland. Niet dat de sympathieke Japanners slechte auto's maakten, in tegendeel, maar door steeds strengere milieu- en belastingwetgeving prijsden de modellen zich stilaan de zakelijke markt uit. Hoe je in Nederland wel kunt scoren laat de CX-5 zien, die dankzij lage bijtelling en een aantrekkelijk design plotsklaps de verkooppijst van het compacte SUV-segment aanvoert. De nieuwe Mazda6 is van hetzelfde laken een pak en eveneens weer op weg naar de top.



Met succes terugvechten

Ooit was de Mazda 626 één van de best verkopende middenklassers in ons land, ook de eerste generatie van de Mazda6 deed het in de eerste helft van the zeroes uitstekend. Maar daarna gebeurde er iets geks. Mazda's werden mooier en beter, maar de verkoopcijfers holden hard achteruit. De reden? Economische malaise, een nieuw bijtellingsregime en moordende concurrentie. De rest van het verhaal kennen we wel. Een zo laag mogelijke netto bijtelling is voor velen nog het enige dat telt.

Nu ons land overspoeld is met BlueMotion's, ECOnetics en Priussen begint Mazda met visueel en fiscaal aantrekkelijke modellen terug te vechten. Het toverwoord? SkyActiv. Okay, voor 20% bijtelling moet je een diesel nemen, maar de comeback van de Japanse middenklasser is een reden om 'm eens nader tegen het licht te houden. Voor 36.490 euro staat er een auto op je oprit die zich qua looks makkelijk kan meten met duurdere rivalen uit Duitsland. Was een 626 nog een muurbloempje, de nieuwe 6 oogt door zijn lage en brede neus zelfverzekerd. Dat het een forse auto is - qua formaat is hij vergelijkbaar met een Skoda Superb - zie je pas als je er naast staat. De vloeiende



lijnen maskeren de omvang van de Mazda goed, maar zorgen er ook voor dat 19 inch wielen een esthetische noodzaak zijn. Haal er een inch af en de 6 ziet er opeens plomp uit.



Modern bedieningsconcept

Niet alleen het exterieur heeft veel kenmerken van de grotere CX-5, ook het dashboard lijkt rechtstreeks uit deze SUV te komen. Lijkt, want er zijn wel degelijk verschillen. De opzet is hetzelfde, maar het dashboard is minder hoog en luxer afgewerkt. Rondom de luchtroosters zijn chromen accenten aangebracht en de sierstrip is met een hoogglanzende bordeauxrode lak afgewerkt. Geen pianolak, hout of aluminium dus, maar het oogt minstens net zo chique. Onze testauto was uitgerust met lichte bekleding en dat fleurt het interieur enorm op. Met zwart stof of leer wordt het interieur van de Mazda6 al gauw een donkere en sombere werkplek.

Voor de rest komt het interieur overeen met dat van de CX-5 en de nog te introduceren Mazda3. Dat betekent ook dat het dezelfde pluspunten heeft. De bediening van

infotainment en climate control is kinderlijk eenvoudig en leunt sterk op de architectuur van diverse Duitse merken. En waarom ook niet? Met een paar sneltoetsen en een centrale controller op de middenconsole stel je eenvoudig alles in. De bediening is overigens redundant uitgevoerd en kan ook via het touchscreen, maar dat werkt vooral tijdens het rijden minder fijn. Ook is de afstand tussen het scherm en de bestuurder net iets te groot, zodat je voorover moet buigen om er goed bij te kunnen. Dat setje extra knoppen op de middentunnel is een wereldvondst en het is mooi om te zien dat nu ook Japanse merken daarop overstappen.



Handiger dan je denkt

De functionaliteit van de elektronische systemen is niet het enige wat positief opvalt, met de gebruiksvriendelijkheid voor passagiers weet de Mazda6 eveneens te scoren. Voorin zijn de groot uitgevoerde stoelen goed verstelbaar en kun je ook als lange Europeaan eenvoudig een goede zitpositie vinden. De bekleding is wel vrij dun en de zitting een tikkeltje hard, wat vooral na een lang stuk sturen een pijnlijke bips oplevert. Dat kun je wel voorkomen door je keurig aan het advies van de Rijksoverheid te houden

en om de twee uur een kwartiertje pauze te nemen. Zijn de borden boven de snelweg toch nog ergens goed voor.

De harde zitting vormt de enige smet op het blazen, want voor de rest beschikt de 6 over een royaal ruimteaanbod, veel bewegingsruimte en handige praktische vondsten. Ten opzichte van de SportBreak heeft de sedan een 80 millimeter langere wielbasis waardoor je ook op de achterbank fatsoenlijk kunt zitten. Met je benen en knieën zul je niet gauw klem komen te zitten, maar de instap en hoofdruimte worden wel enigszins beperkt door de aflopende daklijn. Qua kofferbakvolume heb je met 489 beschikbare liters weinig te klagen. Wie meer ruimte nodig heeft kan met een handgreep de stoelleuning eenvoudig omklappen en een vlakke doorgaande laadvloer creëren. Minstens net zo handig zijn de grote portiervakken die een pasvorm van een grote fles water hebben.



Zuinig zonder turbo's

Op benzinegebied heb je bij Mazda de keuze uit een 145 en 165pk sterke 2.0



Mazda 6 2.0 SkyActiv-G GT-M

SkyActiv-G. Er is ook nog een 2.5 met 192pk, maar in de praktijk zul je het beste af zijn met de middelste uit de range. De 2.0 is atmosferisch, waardoor het koppel van 210Nm lager uitvalt dan bij geblazen motoren. Dat voel je ook tijdens het rijden, onder de 3.500tpm lijkt de motor vooral op zuinigheid te zijn getrimd. Deze eigenschap manifesteert zich in een rustig en inhoudend karakter, pas boven deze grens lijkt er een knop om te gaan en voelt de motor een stuk vrijer aan. Wie echt snel wil accelereren ontkomt er niet aan om het gehele toerengebied te gebruiken. Doe je dat niet, dan gebeurt er ook niet zoveel.

De motor is gekoppeld aan een zesbak met vrij korte verzetten, wat ook al bij de voorganger het geval was. Bij 50km/h kun je probleemloos in 'vijf' rijden. Ook de 'zes' is vrij kort. Op de snelweg draait de motor bij 130km/h maar liefst 3.000tpm. Je zou denken dat dit negatief uitwerkt op het verbruik, maar met een gemiddelde van 7,6 liter per 100 kilometer valt dat best mee. Met zo'n verbruik kun je redelijk ongestraft sportief rijden, iets waar de Mazda6 zich prima voor leent. De besturing is direct en het onderstel een prima mix tussen dynamiek en comfort. Ten opzichte van de voorganger is het weggedrag minder nerveus en stabiel geworden, maar zeker niet saai. Een minpuntje is het afrolgeluid van de 19 inch banden en het windgeruis ter hoogte van de grote spiegels, wat vooral op snelwegtempo op den duur gaat irriteren.



Alles in huis

Met de nieuwe 6 heeft Mazda opnieuw een beregoede auto neergezet. Hij ziet er goed uit, is ruim, prima afgewerkt en voorzien van een modern bedieningsconcept. De 2.0 SkyActiv motor gedraagt zich voorbeeldig en de sportieve genen zijn wederom in het fijn afgestemde onderstel aanwezig. Met een gemiddeld testverbruik van 7,6 liter per 100 kilometer toont Mazda aan dat downsizing zeker niet de enige optie is om het verbruik en de uitstoot te drukken. Of dit alles genoeg is om de verkopen aan te zwengelen is nog maar de vraag, maar wij zouden het niet erg vinden om meer exemplaren op de weg tegen te komen.

Plus

- + Ruim, praktisch en mooi interieur
- + Fijne en zuinige motor
- + Goede mix tussen dynamiek en comfort

Min

- Geluidsisolatie mag wat beter
- Stoelzittingen aan de harde kant
- Motor draait teveel toeren op de snelweg