



Vlaggenschip

Zie hier: de vernieuwde Mazda6. Het zal een geoefend oog vergen om bovenstaande Zes te onderscheiden van het model dat nog maar tweeënhalve jaar geleden op de markt kwam, maar toch is er zoveel veranderd dat de auto met luide trom gepresenteerd wordt. Mazda zegt zelf dat vooral naar de kritiekpunten uit de media is geluisterd bij het aanbrengen van de verbeteringen. Wij namen de proef op de som met Mazda's zelfbenoemde Flagshipmodel om te kijken of wat ons betreft de juiste stappen zijn gezet.



Signatuur

De uiterlijke wijzigingen zijn op het eerste oog heel subtiel, maar onder de juiste omstandigheden toch erg goed zichtbaar. Dan hebben we het over de nacht, want zowel voor als achter is de lichttechniek aangepast naar LED-units, die met zijn belijning zorgt voor iets eigens. In Mazda's eigen woorden: een nieuwe lichtsignatuur. Belangrijker dan de vormen van de lampjes, zijn de technieken die nu toegepast worden. Met allerlei assistenten wordt de lichtbundel geoptimaliseerd om - zelfs bij gebruik van grootlicht - tegen- of voorliggers niet te hinderen of personen langs de rijbaan juist beter uit te lichten. In Nederland zal het noodzakelijk zijn om minimaal de 165pk benzinemotor te bestellen, aangezien de geteste combinatie van de A-label instapmotor met TS+-uitrusting bij ons niet tot de mogelijkheden behoort.

Naast de verlichting zijn er enkel een nieuwe grille en wat sierlijstjes rond de mistlampen veranderd aan de buitenkant. Hiermee is de vernieuwde versie - voor de kenner - ook in geparkeerde toestand te onderscheiden. Dat is meer dan genoeg, want met de 6 had Mazda natuurlijk al een prachtig gestileerde auto.



Shuffle

Van binnen zijn de wijzigingen groter. Meest in het oog springend zijn de andere positie van het navigatiesysteem en het ontbreken van een grote hendel voor de handrem. Het laat zich raden dat de laatste vervangen is door een elektronisch bediende versie. Dat is voor het eerst in de geschiedenis van Mazda. Het zorgt er echter wel direct voor dat er behoorlijk ruimte ontstaat in de middentunnel, die van zichzelf al iets breder is gemaakt. Met name de bediening van het MZD mediasysteem ligt nu erg prettig onder de hand. De nieuwe opzet biedt tevens wat grotere en praktischere opbergvakken.

In de middenconsole is er flink geschoven met de onderdelen. Het navigatiescherm is nu meer bovenop het dashboard neergezet, met het idee dat je blik minder van de weg afgewend hoeft te worden. Daarbij is het dashboard wat lager geworden en dat zorgt voor een opgeruimd zicht. De ventilatieroosters en de bediening van de climate control zijn herkenbaar van zijn voorganger, maar toch net iets anders gepositioneerd. Op de 6 is nu ook head-up display verkrijgbaar, waarmee het idee van de ogen op weg gericht houden nog meer versterkt wordt.



Benadering van premium

De Mazda6 Sportbreak grossiert in ruimte. Op de vier hoofdposities kan je royaal zitten, zonder dat lichaamsdelen daarbij in het gedrang komen. Waar het silhouet van de sedan anders doet vermoeden, is zelfs daar de hoofdruimte achterin goed voor elkaar, wat mede te danken is aan de laaggeplaatste achterbank en de ver doorlopende daklijn. Het is zelfs zo dat die achterbank ruimer is dan bij de stationwagon, vanwege de grotere wielbasis. De positie midden op de achterbank is uiteraard iets minder ruim bemeten. Mazda heeft met de update ook de stoelen aangepast, het binnenwerk is vervangen door een comfortverhogende constructie en dat daar pluk je als inzittende merkbaar de vruchten van. De comfortbeleving is sowieso goed op orde met puike materialen en een prima afwerking daarvan. Op details is dat in deze editie weer verbeterd, zo zien we zachtere bekleding tegen de tunnel, zodat het contact van je benen daarmee minder storend hoeft te zijn. Mazda gebruikt zelf de bewoording 'benadering van premium' en dat is een prima omschrijving van waar de Japanners zich momenteel bevinden. Het gat met gevestigde merken die als premium door het leven gaan, wordt akelig klein. Op details missen ze soms nog de aansluiting. Zo



Mazda 6 Sportbreak SkyActiv-G 1.45 TS+

hebben ze een mooi infotainmentsysteem met allerlei connectiviteit, maar laat bijvoorbeeld de geluidskwaliteit van het systeem nog echt wel wat te wensen over.

Wat nog wel een echt pijnpuntje was bij de vorige generatie, was het geluidsniveau van windruis, motor- en rijgeluiden binnenin de auto. De Japanners geven ruiterlijk toe dat deze kritiek terecht was - een unicum in autoland - en hebben hiervoor drastische oplossingen aangebracht. Zo is door de hele auto extra isolatiemateriaal aangebracht, is dikker glas gebruikt en zijn zelfs de vloermatten hiervoor gewijzigd. En dat is te merken, want de geluiden zijn tot een gemoedelijk niveau teruggebracht. Dus ook daar is het comfort weer duidelijk naar een hoger niveau getild.



Moeiteloos

In het rijden is het comfort ook zeker goed aanwezig, al is dat niet in de vorm van soft weggedrag. 'Onze Zes' stond nog op zeventien inch lichtmetaal met voldoende lucht om de velg, maar gaf al redelijk goed de ondergrond door aan de inzittenden. Dit is zeker niet storend, maar dat wordt het met twee maten groter wel wat meer en dat zijn



Mazda 6 Sportbreak SkyActiv-G 145 TS+

de wielen waar Mazda de auto zelf mee aanprijst en die hem Ã©rg goed staan. De GT-M-uitvoering heeft deze blitse wielen zelfs standaard. Het past natuurlijk wel goed in het straatje van het sportieve weggedrag dat deze auto voorstaat. Met een stuurgedrag waarbij je de bochten haarscherp kunt aansnijden, een goede wegligging en zelfs een basismotor die de auto soepel voortstuwt, zit dat helemaal goed. In de bochtige wegen van de bergen van Montserrat gleed je soepel en vlot over het asfalt. Waar andere auto's je de indruk gaven te zuchten en steunen, volstond voor de Mazda6 vooral het begrip 'moeiteloos'. Misschien gold dat iets teveel voor het schakelen, want dat gaat nauwkeurig, maar wel heel boterzacht. Natuurlijk is er sprake van persoonlijke voorkeur, maar wat ons betreft past iets meer gevoel bij het zetten van de versnelling beter bij het karakter van de auto.

We reden met de SkyActiv-G 2.0 met 145 pk. Kenmerkend is de bijna lineaire vermogensopbouw, omdat Mazda zijn vertrouwen heeft gesteld in turboloze motoren die door middel van hogedruk inspuiting toch goede rendementen halen. Dat lukt ze heel aardig, want zelfs met sportief rijgedrag en veel hoogteverschillen haalden we nog een verbruik van net boven de 7 liter per 100 kilometer op de boardcomputer. Deze waarden zijn niet gecontroleerd of representatief, maar geven gezien de omstandigheden een positieve indruk. Voor Nederlandse begrippen zal deze benzinemotor prima volstaan. Wie toch wat meer vermogen onder de rechtervoet wil hebben, kan voor 165 of 192 pk kiezen bij de benzinemotoren of 150 of 175 pk bij de dieselmotoren. Deze laatste versies zijn ook allemaal leverbaar met automatische transmissie. De vierwielaangedreven versies gaan aan ons land voorbij.



Geen zesje

Ondanks dat de wijzigingen minimaal lijken, is de 6 echt weer een treetje hoger geplaatst door Mazda. Juist eerdere kritiekpunten zijn op een goede manier aangepakt, waarmee het al met al een steengoede auto is geworden. De geteste auto moet in Nederland 33.510 euro opbrengen, al mis je dan de extra's van de TS+-uitvoering die hier wel op zaten. Wil je die LED-verlichting rondom, dan kom je met de 165 pk TS+ 2.000 euro duurder uit. Daarmee heeft Mazda een concurrerende prijs tegenover nieuwkomers als de Volkswagen Passat en Ford Mondeo. Van zowel de Sedan als Sportbreak valt alleen de 150 pk diesel dit jaar nog in de 20% bijtelling. Met de vernieuwingen is de Mazda6 een verbeterde versie van zichzelf. Op de schaal van premium is de auto zeker geen zesje. Hij gaat nog niet cum laude door het examen, maar met de wijzigingen komt er zeker een goede score uit. Misschien is de Mazda6 niet de eerste keuze van de grotere meerderheid die op zoek is naar een representatieve zakelijke auto, maar dat ie op de shortlist hoort bij de keuze voor een D-segmenter staat voor ons buiten kijf. Mocht u dit zelf willen ervaren, dan komt dat goed uit, want vanaf deze week staat hij bij de Nederlandse dealer.



Mazda 6 Sportbreak SkyActiv-G 145 TS+

Plus

- + Fraaie verschijning
- + Echte rijdersauto
- + Benadert premium

Min

- LED-verlichting niet bij 145pk
- Matig geluidssysteem
- Zacht schakelen