



Max Veldhuis
9 april 2019

Een Japanse BMW?

De Mazda 6 is al jarenlang een graag geziene gast in het D-segment. Hij is betrouwbaar, ziet er vlot uit en biedt veel rijplezier. Met de facelift van de laatste generatie Mazda 6 hebben de Japanners deze factoren nog eens verder geprobeerd te versterken.

'Mazda is gaan lijken op het BMW van tien jaar geleden', zo klinkt het in de wandelgangen wel eens. Dit is een flink statement, maar toch snijdt het enig hout. Mazda richt zich in al haar modellen namelijk op de bestuurder. Zelfs in auto's waar rijplezier niet direct voorop hoeft te staan, zoals de CX-3 en de CX-5, schemert het erin door. Mazda is ook de enige fabrikant die met haar SkyActiv-motoren nog grote atmosferische krachtbronnen levert. De gefacelifte Mazda 6 is nu voorzien van een gloednieuwe 2,5 liter viercilinder met 194 pk. Wij maken een lange reis met hem naar GenÈve om zo te kunnen beoordelen of de Mazda 6 het rijplezier hoog in het vaandel weet te houden.



Never change a winning team

Van een afstandje lijkt het erop alsof Mazda niet eens zoveel heeft veranderd aan het ontwerp van de 6. Kom je dichterbij, dan zie je wel degelijk verschillen. Zo zijn de koplampen agressiever vormgegeven en heeft de grille een nieuw ontwerp gekregen. Aan de achterzijde valt vooral op dat de uitlaten iets groter zijn dan voorheen. Ze laten zien dat er behoorlijk wat power onder de kap ligt, waarover later meer.

Wereldschokkend zijn de uiterlijke wijzigingen niet, maar ze maken dat de al vlot ogende 6 toch nog nÃ©t even wat sportiever oogt dan zijn voorganger. Zeker in de kleur Soul Red Crystal Metallic, een nieuwe kleur voor de Mazda 6, springt de sedan er echt uit. Met name in de zon geeft de lak een mooie, diepe gloed. Blijkbaar kan dit spuitwerk veel Mazda-klanten bekoren, want op straat komen wij relatief vaak nieuwe Mazda's tegen in deze kleur. Het sportieve uiterlijk van de Mazda 6 wordt er heel mooi door versterkt. Zelfs in een meer bedaagde kleurstelling staat er nog steeds een dynamisch ogende auto voor de deur.



Opgeruimd en strak

Waar Mazda wat het exterieur betreft tamelijk terughoudend te werk is gegaan, zijn de wijzigingen in het interieur rigoureuus te noemen. Het binnenste van de 6 heeft een behoorlijke make-over gekregen. Zo ziet het dashboard er een stuk opgeruimder en strakker uit en is er gebruik gemaakt van nieuwe materialen. Het interieur van de testauto is voorzien van mooi donkerbruin leder en een bijpassende houtsoort. Op het dashboard is vervolgens rijkelijk gebruik gemaakt van alcantara, hetgeen zorgt voor een hoogwaardige uitstraling. De gebruikte materialen zitten niet helemaal op het niveau van de premium-fabrikanten, maar benaderen het wel. Wat betreft de lay-out van het interieur heeft Mazda gekozen voor een wat meer conservatieve aanpak. Het scherm staat net zoals bij BMW, Audi en Mercedes bovenop het dashboard. Daaronder vinden we een overzichtelijke rij knoppen voor de climate control. Ook zijn hier clusters knoppen aangebracht voor de stuur- en stoelverwarming. Onze testauto was als bonus voorzien van een goed werkende stoelventilatie. Wanneer je in de Mazda 6 stapt, voel je je absoluut speciaal.



Mazda 6 2.5 SkyActiv-G 194 6AT Signature

Wanneer je plaats neemt in de sedan, valt op dat je voor- en achterin voldoende ruim kunt zitten. Ook de kofferruimte is groot genoeg om de bagage van vier personen te kunnen herbergen. De stoelen zijn comfortabel en bieden voldoende steun. Voor de muziekliefhebbers biedt de audio van Bose een lekkere volle sound. De 6 is een auto waarin je comfortabel lange afstanden kunt overbruggen. Wel scoort de Mazda laag als het gaat om de multimedia in de auto. De interface op het scherm werkt traag en oogt ouderwets. Ook doet de stembediening eigenlijk nooit wat je wilt, iets wat veel merken inmiddels wel goed voor elkaar hebben. Het is de enige dissonant in een interieur waarin het verder prima vertoeven is.



Dynamiek voorop

Wat betreft de aandrijflijn gaat Mazda volledig tegen de stroom in. Waar de meeste fabrikanten tegenwoordig steeds kleinere motoren in hun auto's lepelen, voorziet Mazda de 6 gewoon van een atmosferische viercilinder met een cilinderinhoud van 2,5 liter. Deze 'SkyActiv'-motor is nieuw voor de Mazda 6 en levert een vermogen van 194 pk en 258 Nm koppel. Het koppel is voor een atmosferische motor relatief hoog,



waardoor de auto ook onderin het toerenbereik lekker oppakt. Wat verder opvalt, is dat de viercilinder lekker rauw en vol klinkt wanneer je gas geeft en hem in de toeren jaagt. Omdat je het volledige koppel -in tegenstelling tot een turbomotor- pas relatief laat tot je beschikking hebt, nodigt de krachtbron ook uit tot het maken van toeren. De 2,5 liter is verder een prima match met de zestraps automaat. Wel is te merken dat de schakelacties niet zo messcherp zijn als die van de transmissies met dubbele koppeling. Dit is echter niet iets wat de ervaring verstoort. De bak reageert adequaat op je input en ook de respons op de schakelflippers is voldoende snel. Voor de mensen die dagelijks in de file staan is de automaat dan ook zeker een aanrader. Het verbruik blijft met een gemiddelde van 7,3 liter op 100 km ook binnen de perken, zeker gezien de cilinderinhoud en het feit dat het een atmosferische motor betreft. Dat heeft Mazda echt goed gedaan. Wanneer je wat sportiever gaat rijden, schiet het verbruik echter wel hard omhoog. Dan is een gemiddelde van 1 op 10 geen uitzondering. Aangezien de Mazda 6 een echte rijdersauto is, zul je op momenten zeker in de buurt gaan komen van dat getal.

De karakteristiek van de Mazda 6 is behoorlijk straight forward. Mogelijkheden om de rijmodi aan te passen schitteren door afwezigheid. Op de middenconsole bevindt zich alleen een sportknop voor de automaat. Is dit een gemis? Niet echt, Mazda heeft gekozen voor een afstelling en dat houdt de boel lekker simpel. Deze afstelling houdt een perfect midden tussen dagelijkse bruikbaarheid en sportiviteit. De demping is niet plankhard, maar is wel communicatief en zorgt ervoor dat de auto in de bochten mooi vlak blijft. Daarbij heeft de Mazda 6 genoeg voorzieningen aan boord om te zorgen voor een ontspannen rijervaring. Denk hierbij aan zaken als een dodehoek- en rijbaanassistent, botspreventie en adaptieve cruisecontrol. Deze hulpjes werken voldoende adequaat, maar zijn duidelijk nog niet op hetzelfde niveau als de systemen van de Duitsers. De rijbaanassistent kan soms wat onrustig overkomen en de adaptieve cruise control grijpt soms in als dat helemaal niet nodig is, bijvoorbeeld in een lichte bocht op de snelweg. Het is fijn dat deze systemen erop zitten, maar verwacht niet dezelfde souplesse als bij de Duitse merken.



Goed in zijn spullen

De Mazda 6 is verkrijgbaar vanaf 37.140 euro. Voor dat geld heb je een 145 pk sterke benzinemotor met handbak in de 'Comfort'-uitvoering. Eigenlijk kun je dit geen basisuitvoering noemen, want standaard zit de 6 al behoorlijk goed in zijn spullen. Zaken als climate control, stuur- en stoelverwarming, navigatie, een head-up display en de boven genoemde veiligheidssystemen zijn allemaal standaard. Hiervoor moet je bij de Duitse concurrentie flink bijbetalen. De essentiële zaken zitten in de basisuitvoering dus al aan boord. Wanneer je een wat meer luxe uitstraling wil hebben, kun je gaan voor de 'Luxury' of de 'Signature' uitvoering. Bij de 'Luxury' krijg je onder andere een audiosysteem van Bose, Keyless Entry, een digitaal instrumentarium, LED-koplampen en een 360 graden parkeercamera. Wil je nog meer luxe? Dan biedt de 'Signature' uitvoering uitkomst. De topuitvoering van de Mazda 6 biedt een mooi donkerbruin nappa-lederen interieur, elektrisch verstelbare en geventileerde stoelen, een schuif-/kanteldak en stoelverwarming voor de achterbank. Kortom, dan ben je van alle gemakken voorzien.



Mazda 6 2.5 SkyActiv-G 194 6AT Signature

Onze testauto is zo'n Signature-uitvoering. Met de 194 pk sterke motorisering en de automaat, komen we uit op een totaalbedrag van 48.495 euro. Natuurlijk is dit een flinke smak geld, maar gezien wat je ervoor terug krijgt, is de Mazda 6 een prima deal. Voor een A4, C-klasse of 3 Serie met een vergelijkbare uitrusting ben je al gauw duizenden euro's meer kwijt. Bovendien heeft onze testauto van zowel binnen als buiten een zeer hoogwaardige uitstraling. Hij ziet er absoluut uit alsof hij zijn geld dubbel en dwars waard is. Bovendien is het met de bovengenoemde pakketten makkelijk kiezen hoeveel luxe je wilt hebben. De enige opties die je kunt bestellen, zijn metallic lak en Apple Carplay. De laatste optie is met een prijs van 349 euro absoluut aan te raden, temeer omdat de multimedia van Mazda zelf niet bijster snel werkt.



Een ware rijdersauto?

Na ruim 2.000 km te hebben gereden met de Mazda 6 blijft één indruk boven alles overeind staan: de 6 is een ontzettend fijne auto om lang in te vertoeven. Hij is soepel en makkelijk genoeg voor het dagelijkse verkeer, comfortabel voor de lange afstanden. Hij weet op de meer bochtige wegen te overtuigen met een flinke dosis rijplezier. Ook



Mazda 6 2.5 SkyActiv-G 194 6AT Signature

voelt de D-segmenter bijzonder kwalitatief hoogwaardig aan. Als het aankomt op bepaalde elementen, zoals de multimedia en de hulpsystemen, is hij niet zo verfijnd als de premiummerken dat zijn. Kijken we echter naar hoeveel waar de Mazda 6 voor zijn geld biedt, dan kunnen we niet anders concluderen dan dat het een erg mooi pakket is. Bovendien is de 6 de enige D-segmenter die nog met een grote atmosferische motor wordt geleverd. Kan Mazda werkelijk vergeleken worden met het BMW van tien jaar terug? Het begint er inmiddels aardig op te lijken.

Plus

- + Veel waar voor je geld
- + Sportief en comfortabel tegelijk
- + Fijne atmosferische krachtbron

Min

- Multimedia nog niet op niveau
- Hulpsystemen af en toe in de war