Arno Lommers
28 april 2006

Intro

Dat een Mazda nog zoâ€™n gekke keus niet is bewijst in deze test de Mazda6 SportBreak met 2.0 CiTD-motor in Touring-trim. De facelift van zomer 2005 heeft niet alleen andere bumpers, nieuwe lichtunits en een mooier interieur opgeleverd. Mazda heeft alle opmerkingen over de eerste generatie 6 verzameld en dit allemaal zo goed mogelijk geprobeerd te verbeteren.
Helaas heb ik geen ervaring met de vorige 6 op kunnen doen, maar dat weerhoud mij er niet van om u toch een goede indruk te geven van de huidige versie, ondanks dat de testauto maar kort beschikbaar was op de dag van de test.

Het exterieur

De lengte van 4,71 is in eerste instantie niet direct aan het uiterlijk af te lezen. Dit komt doordat de achterkant afgerond is en de voorkant een spitse neus heeft.
Over de motorkap lopen twee lijnen richting de grille die is voorzien van een chromen strip boven het Mazda-logo. Aan weerszijden daarvan twee koplampen die bijna agressief de wereld in kijken. De Touring is standaard niet voorzien van mistlampen, maar de plaats waar deze als accessoire voor â‚¬ 332 ingebouwd kunnen worden is omrand met een zilver lijntje. De zijkant oogt wat rustiger, de lichtmetalen wielen op de testauto zijn een accessoire ter waarde van â‚¬ 1.386, standaard is 16-inch lichtmetaal. De achterkant van deze zwarte SportBreak is voorzien van een dakspoiler (â‚¬ 555). Dit geeft â€˜m samen met de heldere â€œLexusâ€•-achterichten een sportieve look. De

achterbumper loopt aan de zijkanten hoog op maar is in het midden ten behoeve van een lage tildrempel bewust laag gehouden. De testauto is voorzien van een vaste trekhaak (â,¬ 793) en mag in combinatie met de 2.0 CiTD-motor 1.600 kilo trekken.

Het interieur

Van binnen valt vooral de goede materiaalkeuze van de fabrikant op. De bovenzijde van het dashboard, portieren, middenconsole alles is keurig afgewerkt met zacht aanvoelende matte materialen. Het enige smetje op dit alles is het scherm van het infoscherm dat onder bepaalde omstandigheden weerspiegelt in de voorruit. De donkere afwerkingslijsten zijn niet ieders smaak, maar mij kan het wel bekoren. Een optie is het navigatiesysteem dat werkt met een uitklapbaar scherm bovenin het

dashboard en te bedienen is met een separate afstandsbediening die naast de versnellingspook is gestationeerd, een mooi en duidelijk systeem maar wel duur met een prijs van â‚¬ 3.250. Onder dit scherm de infodisplay van de boordcomputer, airco en radio, daaronder drie Alfa-achtige ventilatieroosters en nog verder naar onderen de standaard radio/cd-speler en de bediening van de automatische airco met een combinatie van tiptoetsen en draaiknoppen. De controlelampjes in de draaiknoppen zijn zeer matig afleesbaar, maar deze functies zijn goed te volgen in het infoscherm.
De meters zijn voorzien van een zilverkleurig randje en cursief gedrukte cijfers. De controlelampjes zijn links, rechts en in het midden tussen de meters geplaatst en duidelijk zichtbaar. Heel irritant is het lampje van de cruise control dat continue brandt als de snelheidsregelaar op ON staat. Ten eerste is zoâ€™n ON/OFF-knop totale onzin en ten tweede wordt je oog steeds naar dat ene brandende lampje getrokken.
De cruise control is overigens heel simpel bedienbaar met de toetsen op de rechterspaak van het stuuwiel, links zitten knoppen voor onder meer het volume van de radio. Het stuur is, net als de pookknop en handremgreep bekleed met leer en is voldoende dik voor een lekkere grip. Achter het stuur zitten, zoals nog steeds bij veel Japanners knopjes verstopt voor de dashboardverlichting en de uitschakeling van de passagiersairbag.

De zitpositie is prettig laag in te stellen en de stoel, bekleed met een fijn aanvoelende stof steunt op de juiste plaatsen, ook in vlot genomen bochten. Vreemd is echter dat de bestuurder zijn rugleuning traploos met een draaiknop kan verstellen en de passagier dit met een hendel moet doen. Het driespaaks stuur is in lengte en hoogte in te stellen en samen met de goede plaatsing van de pook en middenarmsteun zorgt dit voor een heel fijne zitpositie in de Mazda6.
Achterin in voldoende ruimte voor de voeten en benen, de hoofdruimte kan er mee door, overdreven ruim is anders. De achterbank is voorzien van drie hoofdsteunen en rolgordels en is net als de voorstoelen goed van vorm. Om de bagageruimte uit te breiden is de bank voorzien van een ingenieus klapsysteem. Standaard is de bagageruimte 505 liter groot, maar door aan twee hendeltjes in de zijwanden te trekken klappen de rugleuningen in no-time naar voren en schuiven de zittingen gelijk mee zodat er in een handbeweging een vlakke laadvloer ontstaat. Karakuki noemt Mazda

dit. Onder de laadvloer zitten nog wat opbergvakken en de testauto is voorzien van een rubberen beschermingsmat die â‚¬ 85 kost, maar dan wel de laadvloer netjes schoon houdt. Met het afdekscherm is het de eerste keer even kijken hoe het precies moet met bevestigen maar als je dit eenmaal door heb zit hij zo op zâ€™n plek, net als het ingebouwde net om doorschieten van hoge lading te voorkomen. Dit is zowel achter de achterbank als achter de voorstoelen in het plafond te bevestigen.

Het rijden

Het eerste wat opvalt is de aan/uit-koppeling. Je moet â€˜m niet te snel op laten komen bij het optrekken anders slaat de motor af. Direct bij het accelereren merk je de invloed van de 320 Newtonmeters aan koppel. De Mazda6 CiTD wil gelijk goed vooruit.

Mede door de zesversnellingsbak is verloopt een acceleratie vanaf stilstand dan ook vrij vlot en onder begeleiding van een lichte turbofluit en dieselbrom op de achtergrond. Maar ook tussensprintjes werkt de SportBreak diesel vlot af, wat een verschil toch met een qua vermogen even sterke benzinemotor.
Sturen gaat middels het lekker vastpakkende stuur zelfs een beetje zwaar, de bekrachtiging is op de achtergrond gehouden waardoor een sportief rijgedrag mogelijk is want ook het onderstel is stevig, maar wees gerust enig comfort is behouden gebleven. Oneffenheden worden wel is waar stevig doorgegeven door de vering en demping, maar de fijne stoelen vangen de stoten op voordat ze doorgegeven worden aan de passagiers. In snelle bochten is een strak onderstel ook een prÃ© en de Mazda6 SportBreak rondt deze dan ook met plezier. Wordt er extra gas gegeven dan trekt de voorkant door het hoge koppel wat naar de buitenkant van de bocht, maar als het rechterpedaal weer gevierd wordt duikt het geheel inclusief een plezierig stapje van de achterkant weer naar binnen. Een heel vertrouwd en veilig, maar strak weggedrag. Echt een van de pluspunten van de nieuwe Mazda6.

De achteruitversnelling is door de extra zesde versnelling naast de Ã©Ã©n gezet en is in te schakelen door de pook in zâ€™n vrij naar beneden te duwen, net als bij autoâ€™s van het VAG-concern bijvoorbeeld. In het begin is het even wennen met zoeken en mede omdat je dit niet verwacht bij Mazda zet je â€˜m al gauw in de zes als achteruit wil.
De pook heeft een plezierige grip en korte, duidelijke schakelwegen.
Remmen wil de Mazda6 met net zoveel plezier als accelereren, de dosering is prima en het ABS grijpt in noodgeval goed in, al slippen de banden nog wel behoorlijk bij een noodstop zo te horen aan het gepiep wat ze voort brengen.

Slot

Zeker wat betreft rijgedrag weet de Mazda 6 SportBreak te overtuigen. Een heerlijk strak onderstel samen met een wat zware besturing en vrij vlotte dieselmotor dragen hier aan bij. Het interieur ziet er mooi afgewerkt uit en de bagageruimte is heel simpel te vergroten door het achterbankconcept.
Mindere punten zijn de wat weggestopte en links en rechts niet gelijke stoelverstelling en de weggestopte schakelaars achter het stuur. Ook minder is dat DSC (Mazdaâ€™s versie van ESP) niet leverbaar is, zeker gezien het vermakelijke weggedrag.
Mazda heeft nooit bekend gestaan om een ruim programma uitvoeringen van een bepaald model en dat is ook in het geval van de 6 niet het geval. Deze 2.0 CiTD met 120 pk en 320 Nm is enkel leverbaar als Touring. Deze is dan wel uitgerust met bijna alles

wat men wenst, maar er zijn natuurlijk mensen die het ook zonder cruise control of automatische airco willen stellen. Er is ook een 143 pk sterke High Power CiTD die dan alleen als nog luxere Executive (onder andere met DSC en xenon koplampen) leverbaar is, en dan ook â‚¬ 5.000 meer kost dan de â‚¬ 30.495 van de testauto.

De concurrentie van de Mazda 6 SportBreak 2.0 CiTD Touring (standaard met roetfilter) bestaat uit onder andere de Ford Mondeo 2.0 TDCi Platinum die een uitgebreidere uitrusting en 5 pk minder vermogen heeft voor â‚¬ 32.300, maar minder strak rijdt. Alfa Romeo heeft sinds kort de 159 SW in de showroom en in de uitvoering 1.9 JTDm 8V Progression kost deze â‚¬ 34.600. Dit is wel een staaltje design om je vingers bij af te likken, maar als gevolg daarvan is de bagageruimte kleiner.
Alles bij elkaar opgeteld is de Mazda6 dus nog niet eens zoâ€™n gekke keuze.

Plus

+ Strak weggedrag
+ Ingenieus achterbankconcept
+ Goede zitpositie

Min

- Beperkt leveringsprogramma
- Aan/uit koppeling
- Geen ESP leverbaar