



Jan Westerhof
22 april 2008

© Rijtesten.nl

Ode aan de Japanse taal

Sla de brochure van de nieuwe Mazda6 open, blader er doorheen en laat de pagina's bezinken. Wat meteen opvalt is de hoeveelheid aan Japanse spirituele termen die Mazda op haar nieuwe 6 toepast. Het ontwerp is volgens Mazda geïnspireerd op de schoonheidsleer Yugen en de emotionele binding die de bezitter dan wel de bestuurder van de Mazda6 met de auto heeft, wordt omschreven als zijnde Kizuna. Dit gebruik van Japanse terminologie om de Mazda6 te karakteriseren is fraai, want Japan is een land dat absoluut aandacht verdient als het gaat om spiritualiteit. Wij associëren Japan namelijk met reinheid, rust en perfectie. Een mooi filosofisch kader, waarin de Mazda6 ontwikkeld is als ode aan de Japanse cultuur en met de bijbehorende eigenschappen waar een autofabrikant zichzelf wel mee geïdentificeerd wil zien.



© Rijtesten.nl

Yugen

De vorige Mazda6 was een mooie auto, maar verwordt welhaast tot een muurbloempje als je de nieuwe Mazda6 ernaast zet. De Mazda 6 "die in Japan overigens Atenza genoemd wordt - was in 2002 een verfrissend model en dat is de nieuwe 6 anno 2008 nog veel sterker. Mazda laat geen enkele kans onbenut om de "Japane dynamiek" van het ontwerp te benadrukken. En het moet gezegd worden: de Mazda6 ziet er absoluut dynamisch en sportief uit. Vooral de boogvormige voorspatborden zijn opvallend en zij kenmerken eigenlijk de rest van het ontwerp. Het principe van Yugen is dan ook om een dynamische suggestie op te wekken met een paar eenvoudige lijnen en ontwerptruc: Less is More in modern Nederlands. De bijzondere voorschermen monden uit in een fraaie taillelijn en vooral bij de - door ons geteste - SportBreak zorgt dat voor een hele fraaie en vooral evenwichtige auto, die echter door zijn ontwerp wel een slecht zicht naar achteren biedt. De standaard parkeersensoren die de Business



heeft zijn geen overbodige luxe.

Ook de details van de Mazda6 zijn met zorg vorm gegeven. Zo zijn de achterlichten bijzonder fraai en origineel te noemen door hun indeling en vormgeving. Heel wat beter dan de "Lexus-look" die de vorige 6 had. De voorzijde wordt gekenmerkt door relatief grote mistlampen, een forse bumper en de vijfpuntige grille. De sportief getinte GT-M heeft een afwijkende voorbumper en spoilerset die naar onze mening minder mooi in het pure ontwerp van de Mazda6 integreren. Resumerend kan met enige subjectiviteit gezegd worden dat de nieuwe Mazda6 SportBreak tot één van de mooiste auto's in zijn klasse behoort. Het is dan ook bijzonder jammer dat Mazda deze 17 inch velgen levert onder de waarschijnlijk meest verkochte versie. Want deze zijn eigenlijk te druk vormgegeven en doen het ontwerp te weinig recht. Wat dat betreft biedt de 18 inch velg van de Executive en de GT-M een beter alternatief.



CF-Net en Karakuri

Eigenlijk komt er na de visuele impact die het exterieur van de Mazda6 op je heeft een behoorlijke tegenvaller als je naar het interieur kijkt. Het ziet er weliswaar prima uit en kent een uitstekende afwerking, maar laat qua materiaalkeuze nogal te wensen over. De bovenzijde van het dashboard is naar onze huidige maatstaven van te harde plastics en ook elders in het interieur vinden we mindere materialen. Dat uit zich in details zoals de pookknop en de handremgreep, maar ook in de deurstelen. Het stuur is weliswaar van leder, maar de andere twee bedieningselementen zijn van plastic. Met name bij de versnellingspook is dit een tegenvaller, want een lederen pookknop ziet er zoveel beter uit en ligt gewoon gevoelsmatig eenvoudiger in de hand. Het is een kleinigheid, maar het was een mooie aanvulling geweest op het fraaie stuurwiel. Dit stuurwiel kent een lekkere dikte en wordt door Mazda als het centrum van het "Cross Functional Network" (kortweg CF-Net) gezien. Dit is niets meer of minder dan



een stuurbediening van de audio, de navigatie en - redelijk bijzonder - de airconditioning. Het werkt overigens prima, maar redelijk omslachtig. De bedieningsknoppen zijn namelijk multifunctioneel en door middel van pijltjestoetsen wordt de functie van de knoppen bepaald.

Wat in positieve zin opvalt is het ruimteaanbod in de Mazda6. Zowel voor als achterin heb je uitstekend de ruimte en zeker achterin is het prima vertoeven. Ga echter niet comfortabel in de middenarmsteun hangen, want die staat schuin en is hierdoor weinig comfortverhogend. Zit je met vier mensen in de auto dan houd je in deze klasse verhoudingsgewijs weinig bagageruimte over. Met een ruime 500 liter heb je niet zoveel te klagen, maar een Passat Variant of een Mondeo Wagon biedt meer stouwruiimte. Wat die concurrentie echter niet heeft is het wonderlijke Karakuri-systeem. Dit systeem is van een dergelijk simpele elegantie, dat het een vraagteken is waarom niet ieder merk dit toepast. Een simpele trek aan de hendels aan weerszijden van de bagageruimte en de beide bankdelen klappen voorover. Tezamen met een lager vallende zitting zorgt dit voor een vlakke laadvloer in een oogwenk. Een heel prettig systeem, dat tevens veel indruk maakt op de buitenwacht en dat ervoor zorgt dat je niet allerlei capriolen hoeft uit te helen teneinde een fiets of een kast te vervoeren.

Deze Business-versie kent een vrij rijke uitrusting voor zijn prijs, maar hierbij moet worden aangetekend dat hij slechts leverbaar is voor de zakelijke markt. Anders zou de koper voor een bedrag van nog geen 33 mille een stationcar kopen met een navigatiesysteem, 17 inch lichtmetalen velgen en een gescheiden klimaatcontrole. Voor 695 Euro zou daar nog metallic overheen komen en dat zou erg scherp zijn. Helaas is het niet zo'n feest en moet een eventuele koper in de optielijst duiken en enkele duizenden Euro's meer uitgeven. Desalniettemin moet worden gesteld dat de Mazda6 een fractie voordeliger is dan de concurrentie en dan is de Mazda luxueuzer uitgerust.



© Rijtesten.nl

Kizuna

Het rijden in de Mazda6 is naast het uiterlijk de grote attractie. De Mazda6 heeft een prettige wegligging en is voornamelijk sportief getint. Dat komt vooral naar voren tijdens het nemen van drempels en het rijden op andere wegen dan geplaveid asfalt. Op dergelijke wegen is de Mazda6 oncomfortabel en is nadrukkelijk te merken dat de auto zich richt op de sportief ingestelde automobilist. Mazda zelf zou dit Zoom "Zoom" Zoom noemen. Dit is een ander woord voor het rechtvaardigen van een toch wel erg sportief en weinig comfortabel onderstel. Het ging bij de nieuwe Mazda6 duidelijk om sportieve rijeigenschappen. Dit wordt onderstreept door het stuurgevoel van de 6. Hij stuurt namelijk erg scherp en behoorlijk direct. Dit nodigt je uit tot een redelijk aanvallende rijstijl en autoliefhebbende leaserijders weten dit op waarde te schatten. De ideale gevoelsverbinding tussen de chauffeur en de auto: het gevoel van Kizuna.



De aandrijflijn is als totaalplaatje een minder prettig aspect van de Mazda6 met de 2.0 CiTD-motor. De motor is inmiddels toch licht verouderd geraakt en dat uit zich vooral in het aanspreekkarakter. Tegenwoordig zijn de meeste diesels in deze klasse vlotter en merkbaar soepeler qua loopcultuur en kracht band. De geluidsproductie van de dieselmotor is wel erg prettig. Want de Mazda6 is een behoorlijk stille auto en dan zou een van nature luidruchtigere dieselmotor extra opvallen. Niets is echter minder waar, want de dieselmotor is nooit onprettig aanwezig en wordt eerder overstemd door het bandengeruis. De versnellingsbak die aan de dieselmotor is gekoppeld schakelt heel direct, maar daardoor wel extreem mechanisch en de koppeling vergt enige gewenning alvorens er vloeiend geschakeld kan worden.

De prestaties zijn zoals gezegd niet echt bijzonder, maar je komt nooit tekort met deze motor. Op papier presteert hij onder de psychologische grenzen van 200 km/h en de standardsprint onder de 10 seconden. Geen ramp, maar het is tekenend voor de dieselmotor die in vergelijking met de concurrentie wat schril afsteekt. Wat wel absoluut in zijn voordeel pleit is het lage verbruik van 5.8 liter op de 100 kilometer. Dat is slechts fractioneel minder zuinig dan de fabrieksopgave en dat komt niet vaak voor: zeker niet als we aantekenen dat er af en toe aardig is doorgereden met de 6. Toch hopen wij dat de geruchten waar zijn dat de bekende twinturbo 2.2 diesel van PSA/Ford in de Mazda6 komt. Koppel die motor mentaal even aan de heerlijke wegligging!



Geslaagde emotie

Een emotionele binding wil Mazda zien tussen de 6 en zijn bestuurder. Welnu, die binding is er. Tijdens de testperiode zijn we een fan geworden van de nieuwe Mazda6. Het lijnenspel bleef boeien en het fijne rijgedrag bleef een inspiratie. Kijken we echter puur zakelijk naar de optelsom, dan komen we evengoed tot de conclusie dat de Mazda6 een goede keuze is in deze klasse. De dieselmotor kwam subjectief een paar zaken tekort en de bak schakelt niet zo Japans en boterzacht, zoals vaak gehoord wordt. Wel ben je met deze diesel voorzien van een zuinige motor en dat zorgt met een voorraad van 64 liter voor een actieradius van meer dan 1100 kilometer.

Het materiaalgebruik is niet zo fraai als bij veel concurrenten, maar de value for money is daarentegen groot. De Mazda6 is goed uitgerust en biedt veel goede eigenschappen en weinig echte minpunten voor een prijs die opvallend lager ligt dan bij concurrenten



Mazda 6 SportBreak 2.0 CiTD Business

met dezelfde uitrusting. Nu maar hopen dat de gemiddelde leaserijder bij de Mazda6 niet kiest voor zilvergrijs en een basisversie.

Plus

- + Prijsstelling
- + Goede wegligging
- + Zuinige motor

Min

- Zicht naar achteren
- Schakelgevoel
- Materiaalgebruik interieur