AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 12 december 2012
www.autozine.nl

Mazda 6 Sportbreak

Bovengemiddeld

Autotest | Wat is bovengemiddeld? Is dat een zesje? Of is het meer dan de gemiddelde score? Stel dat iedereen voor een proefwerk een 8 haalt, dan is alleen een 9 of een 10 nog bovengemiddeld. Dat laatste geldt voor de nieuwe Mazda6: in een druk bevochten segment waar de norm uitzonderlijk hoog ligt, moet Mazda's nieuwe zakenauto nog beter scoren om zich te onderscheiden van de massa. Is de "zes" voldoende om boven de middelmaat uit te komen?

Om nog even bij de cijfers te blijven: met een lengte van 4 meter 81 en een breedte van 1 meter 84 is de nieuwe Mazda6 een slag groter dan de meeste concurrenten. De hoogte bedraagt 1 meter 48 en daarmee doet Mazda mee aan de trend om nieuwe modellen lager te maken dan de voorgaande. Dat staat niet alleen goed, maar zorgt ook nog eens voor een goede stroomlijn.

De Mazda6 valt ook op met de bijzondere neus die niet strak of agressief is. De vele ronde vormen doen denken dat de Mazda6 niet ontworpen maar gegroeid is. Bovendien wijkt het ontwerp nauwelijks af van de in 2011 getoonde "Takeri" conceptcar en dat is bewonderenswaardig!

Ruimte en uitrusting

Helaas is het interieur heel wat minder vooruitstrevend dan het exterieur. Sterker nog: de

klokken en de diverse displays doen wat oubollig aan. Mazda zet welhaast ouderwetse monochrome displays in en het centrale kleurenbeeldscherm van het navigatiesysteem is klein. Dat zorgt ervoor dat menu's alleen veilig leesbaar zijn als de auto stilstaat; al rijdende zitten de menu's te dicht op elkaar om trefzeker een keuze te maken.

Het "brein" van het navigatiesysteem is afkomstig van TomTom en dat is een grote aanwinst. Van alle navigatiesystemen biedt TomTom nog steeds de beste routes en het beste systeem om aan files te ontkomen. Voor het audiosysteem heeft Mazda de hulp ingeroepen van het Amerikaanse Bose. De klank van de radio/CD-speler is daarom op-en-top Amerikaans: bombastisch en opdringerig.

De ruimte voorin is prima. Bovendien is de hier gereden "GT-M"-uitvoering voorzien van heerlijke sportstoelen die uitgebreid verstelbaar zijn. Hoe langer de auto in gebruik is, hoe meer opvalt dat de bergruimte voorin gering is. Vooral de deurvakken zijn minimaal.

Mede dankzij de royale wielbasis is de beenruimte achterin prima. Dat gaat niet ten koste van de bagageruimte. Die meet standaard 502 liter en dat is een keurige waarde. De Mazda6 Sportbreak heeft een opmerkelijk lange kofferruimte en dat kan voor sommige stukken praktischer zijn dan een hoge bagageruimte. De achterbank laat zich eenvoudig opklappen (geen complexe rituelen zoals het demonteren van hoofdsteunen), waarna voldoende ruimte ontstaat om spontaan pleinvrees te ontwikkelen.

Een kleine smet op deze verder zo bruikbare stationcar: spanbanden, sjor-ogen of hulpmiddelen om de ruimte in vakken te verdelen schitteren in afwezigheid.

Wel sterk, niet snel

Hét onderscheidende punt van de Mazda6 is het lage verbruik. In tegenstelling tot de voorgaande generaties stond een laag verbruik dit keer vanaf de eerste pennestreek centraal. Daarom begint de nieuwe Mazda6 al met een gunstigere stroomlijn en een lager gewicht dan de vorige generatie.

Daarbij heeft Mazda een reeks van brandstofbesparende technieken ontwikkeld onder de noemer "SkyActive". Op papier is de Mazda6 daarmee significant zuiniger, schoner en daarmee ook voordeliger dan de tegenstrevers. Mazda bereikt dit niet door de inzet van hybride-techniek, "downsizing" of turbo's, maar door een traditionele grote motor tot in de kleinste puntjes te optimaliseren.

De testauto is daarom voorzien van een "ouderwets" grote 2.0 liter benzinemotor. Dankzij de "SkyActive"-techniek zou deze het verbruik van een 1.6 liter motor realiseren. Gedurende de testperiode blijkt dit inderdaad het geval te zijn. Echter: de prestaties zijn ook die van een kleinere motor.

Bij een laag toerental is veel vermogen beschikbaar, waardoor het lijkt alsof dit een snelle auto is. Wanneer echter meer gas wordt gegeven gebeurt er hoegenaamd niets. Pas als het gaspedaal resoluut tot

de bodem wordt ingetrapt, komt het beloofde vermogen van 165 pk / 210 Nm met het nodige enthousiasme vrij. Desondanks zijn bijna alle tegenstrevers met een soortgelijke motor in een rechte lijn sneller dan de Mazda6.

Weggedrag

Het woord "in een rechte lijn" is doelbewust gekozen. De Mazda6 schittert namelijk op een bochtig parcours. Op de snelweg en in de stad is de Mazda6 iets stugger geveerd dan gebruikelijk en dat geeft al een hint naar wat komen gaat. De besturing heeft iets meer gevoel dan gebruikelijk en dat geeft vanaf het eerste moment veel vertrouwen in de auto. Desondanks is de Mazda6 in het dagelijks verkeer niet interessanter om te rijden dan de meeste soortgenoten.

Zoals gezegd: wanneer de snelweg wordt verruild voor de binnenwegen, komt de Mazda6 tot leven. Een sportieve rijstijl wordt beloond met heel veel rijplezier. Via het stuurwiel is goed te voelen wat zich onder de voorwielen afspeelt, waardoor de bestuurder de auto perfect onder controle kan houden. Desgewenst laat de Mazda6 zich zelfs heerlijk in de bochten "zetten" en dat geeft meer plezier dan menig brave stationwagon in huis heeft.

Conclusie

Is de nieuwe Mazda6 niet meer dan een zesje of is deze nieuwe zakenauto nóg beter dan de rest? Het antwoord is sterk afhankelijk van de persoonlijke voorkeur. Als het gaat om ruimte, comfort, veiligheid en degelijkheid scoort de Mazda6 niet beter of slechter dan de rest.

Op papier is de Mazda6 (veel) zuiniger dan de tegenstrevers en dat maakt de auto voordeliger in aanschaf en gebruik. Mazda kan echter geen wonderen verrichten; tegenover het beschaafde verbruik staan ook "beschaafde" prestaties.

Wanner kalm wordt gereden, verschilt het weggedrag nauwelijks van dat van andere grote stationcars. Als één van de weinige komt de Mazda6 Sportbreak echter tot leven wanneer de snelheid wordt opgevoerd en het parcours bochtiger wordt. Dan biedt deze stationcar naast functionaliteit ook nog eens een flinke dosis rijplezier en dan steekt dit zesje ver boven de grijze middelmaat uit. ■

Specificaties

Mazda 6 Sportbreak 2.0 (165 pk) GT-M

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	481 x 184 x 148 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1.290 kg
Aanhanger	680 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	62 l
Bagageruimte	502/1873 l
Bandenmaat	225/45R19

Motor en prestaties

Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	165 pk @ 4500 tpm
Koppel	210 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,1 sec.
Topsnelheid	214 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	136 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.990,-
Prijs instapmodel	€ 29.990,-