



Mazda 6 SportBreak (2002 - 2008)

Van zessen klaar

Autotest | Waarom een test van de Mazda6? De auto is immers sinds 2002 op de markt. Op het eerste gezicht heeft een test nu dus weinig nieuwsaarde. Maar er zijn twee goede redenen om opnieuw met de Mazda6 op pad te gaan. De eerste is een ingrijpende facelift. Die bestaat niet alleen uit de gebruikelijke aanpassingen aan het uiterlijk, maar komt ook de rijeigenschappen ten goede. Bovendien is de Mazda6 nog altijd onze favoriet in het segment, daarom wordt de auto met alle plezier nog een keer aan de tand gevoeld.

Grote zakenauto's zijn grofweg in twee smaken verkrijgbaar: comfortabel of sportief. Het label "sportief" wordt door de marketing-afdelingen van vrijwel alle merken aan iedere denkbare auto gehangen. Slechts een handvol auto's maakt de titel ook waar. Dat zijn meestal achterwielaangedreven pretmachines met minder prettige prijskaartjes.

De Mazda6 is altijd een uitzondering geweest. De auto heeft geen bijzondere techniek aan boord, bedient zich van voorwielaandrijving, kent een beschaafd prijskaartje en biedt toch karrenvrachten vol rijplezier. De levendigheid van de motor, het gevoel met de auto via het stuurwiel, de alertheid van de remmen en natuurlijk de wegligging (ook bij regen!): het is allemaal zo afgestemd dat iedere rit met de Mazda6 een plezier is.



Sportief

Het geheim van de Mazda6 is niet te verklaren door alle individuele kenmerken. Het is juist de afstemming van alle onderdelen, van wielop tot hoofdsteun, die het karakter bepalen. Zo wordt de bestuurder niet

uitgenodigd om lui achter het stuurwiel te hangen, maar zit de Mazda-rijder als vanzelf recht op achter het stuur met volle controle over de auto. Het stuurwiel en de versnellingspook vallen dan perfect in de hand. Via het stuur is precies te voelen wat er gaande is onder de voorwielen. Zelfs de versnellingspook geeft een subtiele hint van de krachten die van de aandrijving naar de wielen gaan. Het resultaat is een auto die heel anders voelt dan de gemiddelde zakenauto.

De facelift heeft niets aan de rijervaring afgedaan, maar heeft de "6" wel comfortabeler gemaakt. Waar mogelijk is extra isolatiemateriaal aangebracht om rijgeluiden te reduceren. Extra rubbers in de ophanging zorgen ervoor dat ongewenste trillingen niet worden doorgegeven. Het gevoel dat de aanpassingen geven, tilt de auto naar een hoger plan. Dat is ook te danken aan de rijkere uitrusting. Vanaf de basisuitvoering is de Mazda6 nu voorzien van airconditioning, een in hoogte en diepte verstelbaar stuurwiel, een audiosysteem (geen mp3), een boordcomputer en cruise-control.



Techniek

De motoren werden sterker en tegelijkertijd schoner dan wel zuiniger. Vooral de dieselmotoren hebben van de wijzigingen geprofiteerd. De testauto is echter voorzien van de lichtste benzine motor in het programma. Deze 1.8 liter viercilinder is niet aangepast.

Toch gedraagt de auto zich heel anders dan tijdens de

eerste kennismaking. De eerste paar kilometers loopt de motor zeer onregelmatig, maar nog voordat de oorzaak van het probleem werd gevonden loste het zichzelf op. Daarna was het typische Mazda Zoom-Zoom gevoel weer helemaal terug. Mazda Nederland weet te melden dat een dergelijk probleem zich nooit eerder heeft voorgedaan en tijdens de volgende testdagen gedroeg de krachtbron zich voorbeeldig.



Zeker voor een basismotor presteert deze 1.8 zeer verdienstelijk. Dat is mede te danken aan goed gekozen versnellingsbakverhoudingen. De motor wordt als vanzelf in het toerenbereik gehouden waar deze de meeste kracht levert.

Bovendien voelt de auto snel en heeft de bestuurder het idee over enorme reserves te beschikken. Pas boven de 100 km/u is duidelijk dat dit bepaald geen krachtpatser is. Voor de sprint van 100 naar 120 km/u moet ruim de tijd worden genomen. Bij vlot inhalen op de snelweg is terugschakelen noodzakelijk. Eenmaal op snelheid is de versnellingsbakverhouding opnieuw goed gekozen: in het vijfde verzet is het toerental laag wat het reizen zeer comfortabel maakt.

Uiterlijk

Naast de aanpassingen aan de uitrusting en techniek heeft het uiterlijk letterlijk van de facelift geprofiteerd. Voor het dashboard en de zijpanelen zijn nieuwe materialen gebruikt. De zilverkleurige middenconsole is vervangen door een zwart exemplaar; dit is echter geen echte verbetering, maar hoogstens een verandering.

Gebleven is de forse bagageruimte van deze SportBreak, waarbij het zogenaamde "Karakuri"-systeem het opklappen van de achterbank

eenvoudig maakt. In tegenstelling tot de Mazda5 wordt dit systeem niet gebruikt om extra zitplaatsen tevoorschijn te toveren. In plaats daarvan maakt "Karakuri" het mogelijk de achterbank in één beweging op te vouwen. Een druk op de hendel is voldoende, waarna een veer de rugleuning plat legt. De hoofdsteunen kunnen daarbij op de plaats blijven, waarmee het wel erg eenvoudig wordt extra laadruimte te creëren. De laadruimte is zo groot dat de SportBreak meer is dan een imago-auto, maar in dit segment zijn beduidend ruimere stationcars te vinden. Onder de laadvloer zijn enkele handige "verborgen" vakken te vinden.



Aan de buitenzijde van de auto is de facelift beperkt tot nieuwe koplampen, andere bumpers en een aangepaste grille. Ook aan de achterzijde zijn de lampen en bumpers opnieuw ontworpen. Het zijn allemaal uiterst subtiele verschillen die pas duidelijk worden als de testauto naast een "oude" Mazda6 wordt geparkeerd. Waarom zulke kleine verschillen? Volgens Mazda omdat onderzoek onder Mazda6-rijders uitwijst dat ze 100% tevreden waren over het uiterlijk.

Conclusie

Tijdens de testperiode heeft de Mazda6 zich op alle denkbare manieren kunnen bewijzen. Geplande testritten met fotosessies zijn standaard, maar daarbij kwamen haastige ritten van en naar Schiphol, verhuispartijtjes omdat er eindelijk weer eens een stationcar op de redactie stond en allerlei afspraken in het land. En steeds was het verschil met

andere zakenauto's vanaf de eerste kilometer duidelijk: de Mazda6 geeft op alle mogelijke manieren meer rijplezier, zonder het comfort of de veiligheid te vergeten.

Daarbij is deze stationcar-uitvoering, of "SportBreak" zoals Mazda het noemt, uiterst praktisch. Het "Karakuri"-systeem is allerm minst revolutionair, maar het maakt het leven wel een stuk makkelijker. Het eindoordeel is daarom veel meer dan een zesje. De facelift was misschien niet nodig, maar de proefrit heeft bevestigd dat de Mazda6 nog steeds onze favoriet in z'n klasse is. ■



Specificaties

Mazda 6 SportBreak (2002 - 2008) 1.8i SportBreak Touring

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	467 x 178 x 144 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	1.310 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	505 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	120 pk @ 5500 tpm
Koppel	165 Nm @ 4300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,7 sec.
Topsnelheid	197 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 26.995,-
Prijs instapmodel	€ 25.195,-