



Martijn Verhoef
8 juli 2025

Mist overtuiging

We kunnen niet zeggen dat Mazda vol overtuiging op de elektrische toer is gegaan. Natuurlijk kwam het merk jaren geleden al met een volledig elektrisch model, de MX-30. Maar van die auto wisten we eigenlijk al direct dat het geen kaskraker zou worden. Daarvoor was de auto te eigenzinnig en het rijbereik te beperkt. Niet vreemd dat je de MX-30 alleen nog met een range extender kunt krijgen en ook die versie verdwijnt binnenkort van het toneel.

Maar daar laten de Japanners zich niet door uit het veld slaan, want ze introduceren nu wederom een elektrisch model. En die auto heeft veel betere kaarten, want de Mazda 6e waar we het over hebben opereert in het populaire D-segment. Je zou de auto als een opvolger van de Mazda 6 kunnen zien, een model dat sinds de introductie in 2002 ruim vier miljoen keer is verkocht. Maar deze elektrische versie heeft wel duidelijk andere genen, aangezien de auto door Changan-Mazda in China wordt gebouwd. In die samenwerking heeft de Japanse fabrikant 47 procent van de aandelen, dus we zijn benieuwd in hoeverre je van een echte Mazda kunt spreken. Tijd om de elektromotor te



starten en dat te ondervinden.



Toch wel anders

Maar we bekijken eerst het exterieur van de 6e, die in Takumi Plus tenue voor ons staat. De zakenbolide heeft duidelijke familietrekjes, al zijn ze op geheel eigen wijze aangebracht. Zo ademt de voorzijde het bekende Kodo design, maar met een veel grotere en dichte grille dan we gewend zijn. Zoals we dat kennen van bijvoorbeeld Nio en Xpeng zijn de bovenste lichtunits alleen voor de dagrijverlichting en zijn de koplampen daaronder geplaatst. De randen van de grille zijn verlicht, wat bijvoorbeeld opvalt als je de Mazda aan de laadpaal zet en een lichtanimatie laat zien dat het opladen is gestart.

De achterzijde is ook onmiskenbaar Mazda, door de ronde lichtsignatuur en natuurlijk de uitgeschreven merknaam. Samen met de doorlopende verlichtingsbalk voldoet de Mazda daarmee direct aan het huidige modebeeld in de auto-industrie, dus die vinkjes zijn alvast gezet. Een achterspoiler komt tevoorschijn als je boven een bepaalde

snelheid rijdt, of als je deze zelf uitklapt via een druk op het scherm.

De zijkant vinden we een stuk anoniemer, hier zien we geen enkele verwijzing naar de vorige Mazda 6 die voorzien was van ranke lijnenspel, dat golvend naar de neus toeliep. Gelukkig is op de flanken de merknaam aangebracht, anders zouden we er niet direct een Mazda in herkennen. De 6e is een echte liftback met een volledige vijfde deur, wat een hoop goeds belooft voor de toegang naar de kofferruimte. Bovendien spreekt Mazda van een wielbasis van bijna drie meter, dus de inzittenden zouden ook geen reden tot klagen moeten hebben.



Vleugje Mercedes

De Takumi Plus is de meest luxueuze uitvoering van de 6e en dat zie je bijvoorbeeld aan het Tan Nappa leer en de suã“de aankleding van onder meer dashboard en deurpanelen. Warme kleuren en een heel moderne uitstraling binnenin deze D-segmenter. Ga je kritischer kijken naar de gebruikte materialen en de indeling van het dashboard, dan zien we toch wel een heel andere auto dan we van Mazda gewend



zijn. Waar het merk trots vasthield aan veel fysieke knoppen en een centrale controller voor de bediening van het multimediasysteem, laat men alles varen in de Mazda 6e.

We zien bijna geen fysieke knoppen, in plaats daarvan is een heel groot touchscreen geplaatst. De versnellingshendel lijkt zo uit een Mercedes geplukt te zijn en de knoppen op het stuur doen kwalitatief minder aan dan die in andere Mazda's. Achter het stuur vinden we ook een digitaal scherm, wat met het centrale multimediasysteem gemeen heeft dat er heel veel informatie in één keer getoond wordt. Je hebt echt wel even nodig om alle icoontjes, meldingen en info te verwerken en daarbij vinden we de afleesbaarheid ook niet altijd even duidelijk. Dat terwijl in de andere Mazda's juist een bepaalde rust uitgestraald wordt, die we zo waarderen. Neemt niet weg dat het centrale scherm supersnel reageert en duidelijk te bedienen is. Bovendien biedt het systeem alles wat je vandaag de dag wilt hebben in een auto, tot een zeer uitgebreid en standaard Sony audiosysteem aan toe. De materialen voelen ook niet overal des Mazda's, maar het geheel steekt wel goed in elkaar en tijdens het rijden kunnen we de auto niet betrappen op hinderlijk kraken of piepen. En dan rijden wij nog in een pre-productie voertuig.



Met frunk

De instelling van stuur en stoelen gaat ook iets minder uitgebreid dan we gewend zijn in een Mazda. Het stuur kan niet zo ver naar je toe en de bestuurdersstoel zou wat ons betreft nog wel wat lager mogen. De passagiersstoel kan helemaal niet in hoogte worden versteld en dat vinden we toch wel een misser in het D-segment, zeker gezien de hoge vloer van deze elektrische auto.

Van die hoge bodem heb je op de achterbank ook wat last, maar zeker niet hinderlijk. De hoek van de knieën is niet optimaal, maar je hebt voldoende hoofdruimte en kunt de voeten goed kwijt. Zowel voor- als achterin profiteer je van veel lichtinval door het grote panoramadak en de ver doorlopende voorruit. Voor de bestuurder is dat laatste prettig, omdat je ver op de neus kunt kijken en zo goed de afmetingen van de toch wel forse auto kunt inschatten. De binnenruimte is ook heel behoorlijk, met onder meer een groot opbergvak onder de middenconsole, onder de armsteun en in de flinke portiervakken.

De kofferruimte meet 466 liter inhoud en de achterbank is neer te klappen zodat een



ruimte van meer dan 1.000 liter ontstaat. Zoals gezegd heb je goed toegang tot de kofferruimte door de vijfde deur. En je beschikt ook nog over een frunk in de neus van de Mazda, die naast de laadkabel nog ruim plek heeft voor overige bagage. Alleen jammer dat je de frunk niet met de sleutel of op het scherm kunt ontgrendelen, je dient echt de hendel voor de motorkap te gebruiken.



Ga voor de kleinste

We zien dus niet heel veel eigens in het interieur van de Mazda 6e, maar hoe is dat tijdens het rijden met deze nieuwe telg? Daar laat de auto eigenlijk geen steken vallen, al kunnen we ook aan het rijgedrag niet afleiden met een Mazda onderweg te zijn. De auto stuurt wat afstandelijk, al heb je nergens het gevoel met een hele zware wagen onderweg te zijn. Het onderstel is lekker op comfort ingesteld, zonder heel week aan te voelen. Bovendien zijn de 258 pk's meer dan voldoende om goed met het verkeer mee te komen, zelfs op de Duitse Autobahn waar we de Mazda de sporen geven. In 7,6 seconden is de 100 km/h per uur bereikt, om het bij 175km/h voor gezien te houden. Daarbij koerst de auto standvastig en hoef je ondanks de lichte besturing niet constant



te corrigeren. De aandrijflijn bouwt de afgifte van het vermogen heel mooi op, zodat je het gevoel hebt dat de auto niet alle kracht in één keer loslaat tijdens het accelereren.

We rijden met de kleinste batterij en dat is met een reden. Er is namelijk ook een long range versie van de 6e, maar daar zitten wat haken en ogen aan. De kleine batterij is een LFP-versie, die veel vaker en voller kan worden opgeladen zonder te degraderen. De Long Range heeft oudere batterijtechniek en zou je het beste tot 80% opladen voor het langdurig behoud van de capaciteit. Waar de kleine batterij goed is voor 479 kilometer rijbereik, stelt de Long Range 552 km in het vooruitzicht. Haal daar twintig procent vanaf en je bent met de standaardversie al in het voordeel. Aan de Long Range kleeft nog een nadeel en dat is de bescheiden DC-lader die 90 kW snelladen mogelijk maakt. De LFP batterij kan laden tot 165 kW en dat betekent dat je aan de snellader bijna twee keer zo snel weg bent. We zouden dus altijd voor de goedkopere 6e met 479 kilometer rijbereik gaan, je hebt dan ook nog eens iets meer vermogen. Beide versies zijn overigens goed voor 1.500 kg trekvermogen.



Los van het merk

Je hebt dus twee batterijversies en er zijn ook nog twee uitrustingsniveaus voor de Mazda; Takumi en Takumi Plus. Standaard zit de auto al ongelooflijk uitgebreid in de spullen en heb je eigenlijk alles en meer dan je nodig hebt. Specifiek voor de Takumi Plus zijn het Tan Nappa interieur en het elektrisch bedienbare zonnescerm voor het panoramadak en zwarte hemelbekleding. Maar de Takumi voorziet al in elektrisch verstelbare voorstoelen met geheugenfunctie, stoelverwarming en -ventilatie, het Sony audiosysteem en een complete veiligheidsuitrusting. Alleen voor de metaallak moet je dan nog bijbetalen, maar dat heb je vast over voor het sprankelende Soul Red Crystal of juist het Melting Copper van onze testauto.

De Mazda 6e overtuigt dus door zijn soepele aandrijflijn en complete uitrusting, bovendien heb je over rijbereik en oplaadsnelheid niet te klagen. Het is wellicht niet de opvolger van de Mazda 6 die we gehoopt hadden dat het zou zijn, dat merk je wel aan de vele Chinese trekjes die het model heeft. Vol overtuiging voor elektrisch kiezen en een EV (net als de MX-30) weer helemaal zelf ontwikkelen blijkt toch een stap te ver



Mazda 6e EV Takumi Plus

voor Mazda. Als je daar eenmaal overheen bent, kun je niet anders dan concluderen dat de 6e heel veel dingen goed doet en mede door zijn flitsende koets echt wel een aanvulling is in het straatbeeld.

Plus

- + Onderscheidend ontwerp
- + Supercompleet
- + Soepele aandrijflijn

Min

- In aantal opzichten geen Mazda
- Passagiersstoel niet in hoogte verstelbaar