



Fotos: Michael Blumenstein

# Der Lauf der Dinge

Der Mazda 6e wird sicherlich seine Fans finden, denn Stromer hatten es bisher bei Mazda schwer. Nun helfen Chinesen den Japanern aus und das verändert etwas die Philosophie.

**Mit der Elektrifizierung tut sich die japanische Marke schwer. Nun hilft Changan weiter.**

**Wofür steht Mazda?** Für das Kodo-Design außen, bei dem sich wörtlich der „Herzschlag“ des Betrachters erhöhen soll, und das oft auch tat. Für eine Fahrerorientiertheit, mit tiefem Fahrersitz und perfekt platzierten, leicht bedienbaren Elementen, innen. Für Skyactive-Motoren, mit viel Hubraum, aber bewusst moderater PS-Zahl, was als Rightsizing seine Fans findet. Und so weiter und so fort.

Kurzum: Alles anders, gut, etwas nischig. Mit dem großen Trend der E-Mobilität tat man sich indes in Hiroshima schwer. Den MX-30 etwa sah man vor allem bei Vermietern, was keine schlechte Taktik ist, um neue Modelle ins Straßenbild zu bringen, aber im gesamten Flottenjahr 2025 kamen nur 34 in die deutschen Fuhrparks (2024 waren es immerhin 288). Also holte man sich Hilfe – nicht zum ersten Mal. Einen Mazda Tribute gab es als Ford, die Basis des Roadsters MX-5 fuhr als Fiat 124 Spider und der aktuelle Mazda 2 Hybrid ist sogar ganz offensichtlich ein Toyota Yaris.

Beim Mazda 6e steckt ein Changan drunter. Die Marke aus China, die selbst gerade Fuß in Europa und Deutschland fassen will (siehe Seite 30). Dieses Joint-Venture gibt es seit rund 14 Jahren und Changan produ-

ziert Mazda-Modelle für den chinesischen Markt – nach wie vor.

## Gleiten statt Einsteigen

Unser Fuß gleitet in die Mittelklasse-Limousine und der Rest folgt, nimmt Platz und freut sich zunächst. Denn die elegante Linie von außen, wird innen von einem sehr hochwertigen und gut zusammengestellten Mix an Infotainment und Materialien aufgegriffen und ergänzt. Der Einstieg passiert im 6e fast durch ein Hineingleiten. Dafür sind die Türgriffe unnötig umständlich in der Handhabung und spannend zu öffnen bei Eisregen.

Die vier rahmenlosen Türen veredeln indes das Gefühl von Leichtigkeit. Beim ein- und aussteigen reinigt man jedoch mit seinem Hosenbein stets den Türschweller, der extrem weit absteht. Das „leichte Gefühl“ wird allerdings getrübt, sobald man durch eine Engstelle fährt. Denn in den breiten Spiegeln finden sich Kameras wieder, die den seitlichen Abstand zentimetergenau ermitteln.

Das brauchte es eigentlich nicht und zeigt ein Grundproblem des Asiaten. Viele Software-Elemente sind in ihrer Lösung für Dienstwagenfahrer reine Spielerei. Etwa die zahlreichen

Einstellungen des „Smart Fahrens“. Die Art der Warnhilfen (Vibration, Ton) ist für jede Art von Assistenten wählbar. Braucht man das? Das hängt in erster Linie von der Intensität der Helferlein ab, die allesamt im Mazda nicht zu penetrant auftreten.

## Die Software definiert vieles

Die Fahrleistung, die Stärke der Rekuperation, die Lenkwirkung alles geht über die Software im Japaner. Die Fahrmodi differenzieren sich dabei zwar in der Fahrleistung, nicht aber im Abrollkomfort. Der ist und bleibt eher zu hart. Von einem Fahrwerk kann man deshalb nur bedingt reden. Ein Zeichen, allerdings nach außen, ist der Heckspoiler. Dessen Aktivierung per Software zählt zu den schlecht übersetzten (Erhalten ein/Erhalten aus), die aber die Ausnahme sind. Der Spoiler wirkt an der eleganten Silhouette indes deplatziert. Insgesamt agiert die Kofferraumklappe schwerfällig.

Dafür (und das Ping-Pong-Spiel zwischen guten und weniger gelungenen Eigenschaften geht weiter) geht das Verbinden von Android Auto kabellos und das Handy wird beim induktiven Laden gekühlt. Ein Standard, den längst nicht jeder abbildet. Für



**1 bis 3** Das Interieur ist schlicht, wertig und leicht zu bedienen. Der Verzicht von zahlreichen Schaltern ist untypisch für die Japaner. Die Eleganz in der Gestaltung passt aber zum Markenkern. **4** Im Stromer sorgt der Frunk für zusätzlichen Ladeplatz, etwa fürs Kabel. **5 & 6** Die hellbraunen Sitzbezüge (Teil-Nappaleder und Veloursleder-Imitat) bieten guten Platz, aber wenig Seitenhalt für den Fahrer und Beifahrer. **7** Mit 336 Litern müssen die Mazda-Fans haushalten, will man nicht hochbauen oder die Sitze umlegen. **8** E-Auto-typisch steuert man viel über das Lenkrad oder die Stimme. Ersteres klappt gut, zweiteres eher schlecht. **9** Der Heckspoiler ist mehr Optik als nötig. Aber ein Gimmick, das wohl in China zündet. **10** Von den gut durchdachten Details, wie dem höhenverstellbaren Gurt, hätte man sich mehr gewünscht.

die Kabelfreunde werden neben USB-C- auch ein USB-A- und ein 12-Volt-Anschluss geboten.

### Schickes Cockpit, Top-Navi

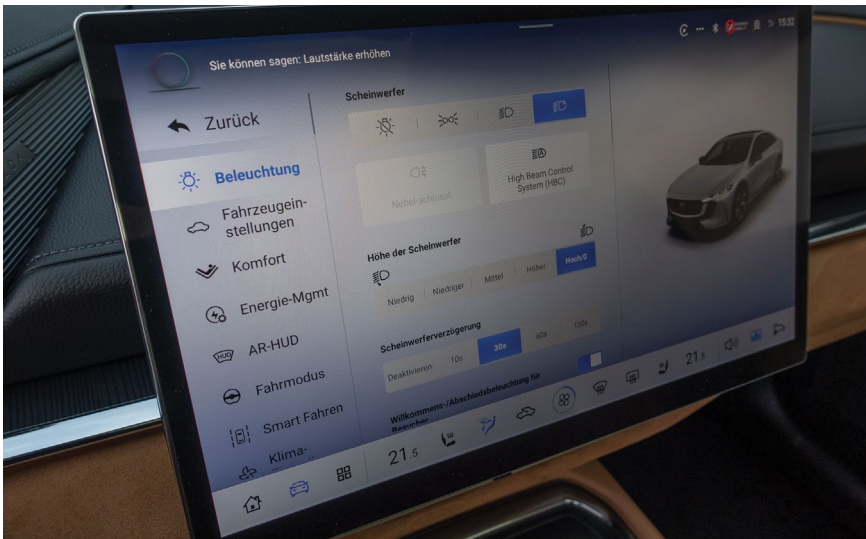
Android Automotive macht einen guten Job, den Zielwert als Akku-Restwert anzugeben ist in der E-Welt eine clevere und hilfreiche Lösung. Die Sitze vorn sind beheiz- und belüftbar. Die hellbraunen Sitzbezüge (Teil-Nappa-

leder und Veloursleder-Imitat) generieren eine passende Optik dazu. Die Sitzposition ist mehr SUV als Limousine, also zu hoch. Der Seitenhalt ist indes zu wenig ausgeprägt. Das Panorama-Glasdach kann mit einem elektrischen Sonnenrollo ganz oder teilweise verdunkelt werden.

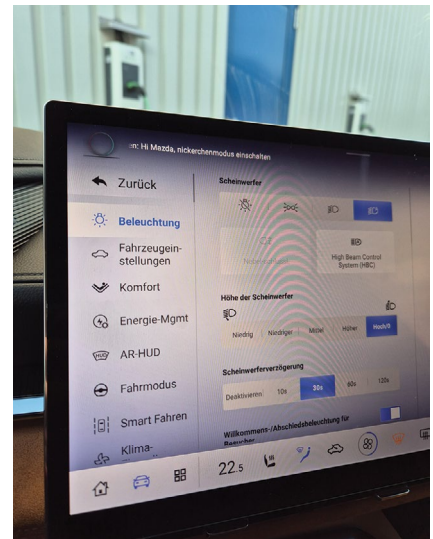
Auch das Klima ist prima: dank der Zwei-Zonen-Automatik samt Luftreiniger mit Ionen-Generator. Ein Tipp: Die Lüftungsdüsen sollte man genau

einstellen, so dass es überall schnell warm wird. Die Wärmepumpe ist selbstredend dabei.

Aufgeräumt wirkt das Cockpit auch aufgrund der gut platzierten und dimensionierten Displays. Neben der 10,2-Zoll-Instrumententafel und dem hilfreichen Head-up-Display (hat etwa einen Kontrastmodus für Fahrten im Schnee) steht das 14,6-Zoll-Zentraldisplay im Fokus. Der Sony-Sound wiederum kommt aus 14 Lautspre-



**Wirklich alles wird über den Monitor gesteuert, verändert, angepasst.**



**Einstellmöglichkeiten gibt es viele.**

chern, davon auch jene in der Kopfstütze des Fahrersitzes. In der Regel wird wohl der Radiosound laufen. Den zu starten ist – egal ob FM oder DAB – ein Glücksspiel.

### Sonne für den Fond

Blicken wir in den Fond: Hier können die Mitreisenden neben der Klimaanlage auch das Sonnenrollo selbst steuern. Licht ist ob der mächtigen D-Säule hinten gern gesehen. Zu groß (1,80 Meter Plus) sollte man hinten aber nicht sein, wenn man während der Fahrt die Umgebung verfolgen möchte und nicht nur auf den Dachholm blicken will.

Ein USB-C-Anschluss muss für hinten reichen. Etwas einschränken muss man sich auch bei der Wahl der Koffer. Die 336 Liter Volumen bilden den Rahmen im klassischen Kofferraum. Im Frunk können nochmal 72 Liter rein, aber das ist eher das Staufach für die Ladehilfen – auf Wunsch ist das Kabel schön mit einer robusten Tragetasche ausgestattet (100 Euro brutto extra).

### Typisch eingebremst

Kommen wir zum Fahreindruck: Weder seine Länge von knapp fünf Me-

tern noch sein Leergewicht von etwas über zwei Tonnen spürt man beim Fahren des China-Japaners. Er vermittelt die Mazda-typische Kompaktheit, besser Geschmeidigkeit.

Die 19-Zöller (245/45) passen gut zur Limousine. Die Gangschaltung funktioniert nach amerikanischem

Vorbild. Die 258 PS (190 kW) sind eine gute, da ausreichende Kraftreserve. Das Drehmoment von 320 Nm spricht klar die Sprache der E-Mobilität. Die Kraft wird heckseitig dosiert, was der Fahrdynamik natürlich zugutekommt. Dass bereits bei Tempo 175 der Mazda eingebremst wird, ist für E-Mobilis-



**Gute Kameras helfen, den Überblick zu behalten. Sorgen aber für Extrabreite.**



Ladestopp hieß oft auch längere Ladepause für die Nutzer.



Die Restwertprognose (unten) liest sich sehr gut.

ten nachvollziehbar, aber in einigen Momenten auch schade.

Der Akku mit seinen 68,8 kWh (brutto) gibt ebenfalls einen durchdachten Eindruck wieder, was diese E-Limousine leisten soll und wer sich diese leisten kann – zum Preis kommen wir gleich. Das DC-Laden mit maximal 165 kW ist generell in Ordnung, sofern die Ladekurve dazu passt. Bei uns ging diese nicht über 96 kW, also sollte man nicht allzu sportlich seine Ladestopps planen.

Der Verbrauch von 22,8 kWh ist für den Minusgrad-reichen, bitterkalten Jahresanfang gut. So reicht der Akku ganzjährig etwa für 300 Kilometer im gemischten Einsatzprofil. Laut der WLTP-Lesart könnten gut sechs Kilowattstunden pro 100 Kilometer weniger anfallen, was die theoretische Reichweite auf fast 480 km steigern würde. Innerstädtisch wären sogar gute 600 Kilometer Aktionsradius drin – wie gesagt nach WLTP.

### Stromabgeber

Beim Thema Strom liefert der Mazda noch eine Besonderheit. Die Möglichkeit, externe Geräte über die Traktionsbatterien mit Strom zu versorgen, ist eine schöne Spielerei für ein Fahrzeug, das weder für den Baustellen-einsatz noch für den Offroad-Betrieb taugt oder dort eingesetzt wird.

Neben dem Aktionsradius, der Ausstattung und der Performance ist

natürlich der Preis ein Hauptmarker – gerade bei neuen E-Modellen. Unser Mazda 6e EV fuhr mit dem Takumi-Plus-Niveau vor (darunter gibt es nur den Takumi) und rief knapp über 40.000 Euro auf. Davon entfielen gute 700 Euro allein für den Aero-Grey-Metallic-Lack.

Das ist durchaus ein fairer Tarif für das Paket, zumal Mazda die Fahrzeuggarantie auf sechs Jahre (oder 150.000 km) schraubt. Die Elektro-Komponenten erhalten – wie üblich – über 8 Jahre oder 160.000 km die Herstelleraufsicht. Wer noch weiter touren will, greift zum Long Range mit 80-kWh-Akku und etwas weniger Power (180 kW/245 PS) und zahlt in der Basis ab 39.075 Euro – dann aber mit magerer Maximal-Ladeleistung von lediglich 90 kW.

Fazit: Ein bisschen weniger Software-Spielerei, dafür mehr Praktisches wie Zurrösen im Kofferraum, wären insgesamt der goldene Mittelweg für den Mazda 6e, dessen chinesische DNA nicht vollends zum japanischen Erbe passen will. Zu guter Letzt noch ein (für manche Käufer) versöhnlicher Ausblick. So ist der Mazda 6e zwar eine elegante Mittelklasse-Limousine, aber auch bei Mazda-Kunden regiert das Hochbein.

CX-60, CX-30 und CX-80 sind die Top drei 2025 im Flottenmarkt – mit großem Abstand. Also gibt es parallel auch sofort den CX-6e, das SUV im schicken Kleid – ebenfalls von Changan.

rs

## Mazda 6e EV Takumi Plus

Testwagenpreis: 40.126 Euro

E-Motor | 190 kW/258 PS

320 Nm | 7,6 s | 175 km/h

Akku: 68,8 kWh (brutto)

AC: 11 kW | DC: 165 kW

WLTP: 16,6 kWh | 479 km

Maße: 4.921 x 1.890 x 1.485 m

Kofferabteil: 336 l + 72 l Frunk

Versicherung: HK 18 | TK 24 | VK 28

Wartung: 1 Jahr/20.000 km

Garantie: 6 Jahre/150.000 km,

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

## DAT-BEWERTUNG

### Mazda 6e

36 Monate im Leasing

15.000 km/Jahr: 57,4%

25.000 km/Jahr: 52,8%

40.000 km/Jahr: 46,5%

