Publicatiedatum: 7 november 2026
www.autozine.nl



Mazda 6e

Tweede kans

Autotest | Mazda stond voor een uitdaging. In het ene deel van de wereld is elektrisch rijden inmiddels de enige logische keuze. In andere werelddelen zijn elektrische auto's nog nauwelijks doorgedrongen en wordt een hybride al als modern gezien. Een auto ontwikkelen voor een kleine markt is niet rendabel, maar Mazda wil de Europese markt ook niet kwijt. Daarom besloot Mazda samen te werken met een Chinese partner voor de nieuwe Mazda6. Echter, na een presentatie aan de pers (en de eerste kopers) kwam er veel kritiek. Daarom krijgt de Mazda6e nu een tweede kans.

Die Chinese partner is niet willekeurig gekozen. Al sinds 2007 heeft Mazda een fabriek in China waar het samen met Changan auto's voor de Chinese markt bouwt. Changan is in China sterk op het gebied van elektrische auto's. Daarom werd besloten om op basis van de Deepal L07 de Mazda6e te ontwikkelen. Beide auto's delen de techniek, maar de 6e is vormgegeven door Mazda en wordt ook geproduceerd volgens de normen van Mazda.

Toch was de conclusie van de eerste Mazda6e: een prima auto, maar geen Mazda-gevoel. Dat is omdat de auto niet reed als een Mazda en zich niet bedienen als een Mazda. Het was overduidelijk een Chinese auto met een aangepast uiterlijk. Omdat dat uiterlijk vanaf het eerste moment wel bij de pers en de consument in de smaak viel, is dat voor modeljaar 2027 niet gewijzigd. Wij reden opnieuw met een rood exemplaar, want daarbij komt het lijnenspel het beste tot zijn recht en heeft de 6e het meeste karakter. In bijvoorbeeld donkergrijs blijft daar weinig van over en is al die moeite van de vormgevers eigenlijk voor niets geweest.

Ruimte

Nog steeds is de Mazda6e een ruime auto die vanaf het eerste moment indruk maakt met de afwerkingskwaliteit van de cabine. Voor de hier gereden "Takumi Business"-uitvoering is dat met bruin leer en suède. Niet heel milieuvriendelijk, wel heel fraai. Mazda schuwt zelfs het gebruik van chroom niet en ook dat is iets wat andere fabrikanten omwille van het milieu al enige tijd geleden hebben afgezworen.

Mazda schermt al jaren met de term "Jinba Ittai" en hint daarmee op een Japanse term voor een intense band tussen een jockey en zijn paard. Een Mazda zou even direct communiceren met zijn berijder. Dat begint met het grootste contactoppervlak: de stoelen. Die zijn lekker stevig en bieden goede zijdelingse steun. Echter, de hoofdsteun is niet verstelbaar en voor lange Europeanen net te laag. Alhoewel de hoofdruimte goed is, staat de stoel ook in de laagste stand ongebruikelijk hoog. De zithouding is daarom onwennig, waardoor de bestuurder zich aan de auto moet aanpassen in plaats van andersom. Dat gaat recht tegen dat "Jinba Ittai"-gevoel in.

De ruimte achterin is goed voor een auto van dit formaat. Let op dat er nauwelijks ruimte is voor de voeten van de achterpassagiers onder de voorstoelen, iets wat geldt voor de meeste elektrische auto's. Ondanks het feit dat de Mazda6e de basisvorm van een traditionele zakenauto heeft, is dit geen sedan maar een hatchback. De achterruit opent namelijk mee met de achterklep om eenvoudig toegang te geven tot de bagageruimte. Mazda maakt slim gebruik van die enorme opening met een "dubbele hoedenplank". Net onder de gewone hoedenplank is een extra ruimte te vinden voor een veiligheidshesje en andere kleine zaken. Onder de laadvloer is een ondiep vak voor bijvoorbeeld klein gereedschap.

Net zo slim, maar minder kunstmatig

In de regel verlaagt Mazda de prijzen niet, terwijl het ziet dat de concurrentie dat wel doet. Daarom heeft Mazda de uitvoeringen voor modeljaar 2027 herzien, waardoor er nu een voordeligere basisuitvoering is. Ook de andere nieuwe uitvoeringen passen nu qua prijs en uitrusting beter bij de Europese markt.

Een kritiekpunt op de eerste generatie van de Mazda6e was de bemoeizuchtige computer. De bestuurder had daarom het idee om met een computer op wielen onderweg te zijn. In China wordt techniek gezien als iets om mee te pronken, zelfs als de functionaliteit ver te zoeken is. Voor Europa is de bediening aangepast en geeft de computer veel minder ongevraagde meldingen. Nog steeds is merkbaar dat achter de schermen een zeer krachtige computer aanwezig is. Dit keer is echter merkbaar dat de techniek niet om de techniek aanwezig is, maar om de gebruiker te dienen. De menu's hebben een meer conventionele opzet gekregen, waardoor menigeen er nu eenvoudig de weg in kan vinden. Bovendien kan de indeling van het startscherm worden aangepast met "snelkoppelingen". Functies die voor de bestuurder belangrijk zijn, zijn daarmee altijd voor handen. Kortom: dit keer past de auto zich aan de bestuurder aan en niet andersom.

Misschien wel het grootste kritiekpunt op de eerste versie van de Mazda6e waren de overijverige veiligheidssystemen. Die waren volgens de letter geprogrammeerd door iemand die hoogst waarschijnlijk nooit een meter in Europa had gereden. Sindsdien zijn de sensoren en de software preciezer geworden, waardoor ze minder vaak vals alarm slaan. Dankzij de tussenkomst van de technici van Mazda Europa geven de veiligheidsvoorzieningen bovendien veel meer speelruimte en zijn de waarschuwingen minder indringend. Nu waarschuwt het systeem als de bestuurder echt iets doms doet en is het dus echt effectief.

Elektrische auto

De eerste generatie van de Mazda6e bood de keuze uit twee batterijen die niet alleen in capaciteit, maar ook in chemie en laadsnelheid verschilden. Dat was voor veel kopers een bezwaar, omdat de "kleine" batterij zich van meer geavanceerde techniek bediende. Voortaan wordt iedere Mazda6e geleverd met een LFP-batterij (veiliger, langere levensduur) met een capaciteit van 78 kWh. De laadsnelheid staat nu beter in verhouding tot de batterijcapaciteit, want voortaan kan worden opgeladen met een snelheid van maximaal 200 kW. Daarmee is de wachttijd bijna

gehalveerd.

De elektromotor levert hetzelfde vermogen als voorheen, maar is wel degelijk nieuw. Het vermogen wordt nu namelijk geleverd bij een lager stroomverbruik. De prestaties van de 259 pk / 258 Nm sterke elektromotor zijn ruim voldoende. Mazda probeert de bestuurder tegen zichzelf te beschermen door het vermogen geleidelijk op te bouwen. Op veler verzoek is het nu mogelijk om op de motor te remmen en dus energie terug te winnen tijdens het rijden. Echter, dat kan alleen in de zogenaamde "individuele modus", waardoor de standaardmodus en sportstand min of meer onbruikbaar zijn geworden. Bovendien komt de auto nooit tot stilstand bij remmen op de motor. Volgens Mazda is dat om de auto het vertrouwde gedrag van een automaat te geven. Volgens Autozine is dit gevaarlijk omdat een auto die blijft rollen uiteindelijk iets raakt, terwijl een auto die tot stilstand komt nergens tegenop zal botsen. Wanneer de bestuurder ervoor kiest om geen gebruik te maken van de mogelijkheid om energie terug te winnen tijdens het rijden, heeft de Mazda6e nu een natuurlijker gevoel in het rempedaal.

Met de nieuwe motor en de mogelijkheid om energie terug te winnen kwam het testverbruik uit op 15.8 kWh per 100 km. Dat is hoger dan de 15.0 kWh per 100 van de eerste test. Echter, die werd verreden op een eenvoudig traject onder gunstige weersomstandigheden. Dit keer werd gereden op een veeleisend traject bij minder gunstig weer.

Rijeigenschappen

Een nieuwe batterij zorgt voor een nieuwe gewichtsverdeling en een nieuwe motor betekent andere belasting van het onderstel tijdens accelereren. Dat gaf Mazda de kans om het onderstel geheel te herzien. Alhoewel de Mazda6e al niet slecht stuurde, ontbrak het Mazda-gevoel. Daarom zijn de dempers, veren en software herzien. Dankzij die aanpassingen is de besturing nu exact en voelt de bestuurder als vanzelf wat er gaande is tussen de voorwielen en het asfalt. Dat zorgt voor betere controle, een betere band met de auto en het rijplezier waar het aanvankelijk aan ontbrak.

Conclusie

Het werken met een Chinese partner en een chinees donormodel heeft voor- en nadelen. Het belangrijkste nadeel is dat het basismodel is afgestemd op de Chinese smaak en de Chinese markt. Het voordeel is dat een product snel kan worden ontwikkeld, tegen lage kosten en met hoogstaande techniek. En dan is er nog een voordeel van het werken met Chinese bedrijven: ze kunnen razendsnel schakelen. Daarom is de Mazda6e slechts anderhalf jaar na de introductie al vernieuwd.

En die vernieuwingen hebben de auto echt goedgedaan! Vanaf modeljaar 2027 is de besturing scherp en het weggedrag vertrouwenwekkend. Er zijn nu meer mogelijkheden om energie terug te winnen tijdens het rijden, waardoor de voordelen van elektrisch rijden beter worden benut. De Mazda6e is in feite een rijdende computer, maar dankzij aanpassingen aan de software is die computer minder prominent aanwezig. De digitale functies worden nu als behulpzaam en niet als hinderlijk ervaren.

Wat is gebleven zijn de geslaagde vormgeving, de smetteloze bouwkwaliteit en de ruimte. Kortom: dankzij deze tweede kans is dit hoe de Mazda6e vanaf het begin had moeten zijn. ■

Specificaties
Mazda 6e

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	492 x 0 x 149 cm
Wielbasis	290 cm
Gewicht	2.090 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Batterij	78 kWh
Bagageruimte	465/1074 l
Bandenmaat	245/45R19

Motor en prestaties

Vermogen	259 pk @ 0 rpm
Koppel	258 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.3 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	16.10 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	560 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.990,-
Prijs instapmodel	€ 40.990,-