
Mazda CX-6 e: SUV-Erweiterung für die Elektrofamilie

Von Guido Borck

Mazda ergänzt seine noch junge Elektro-Offensive um den CX-6 e. Das Midsize-SUV basiert auf der Limousine Mazda 6 e, ist ab diesem Sommer bei uns erhältlich und soll bei rund 50.000 Euro starten. Das Fahrzeug feiert auf der Brüssel Motor Show (–18.1.) seine Premiere. Wir haben bereits vorab Platz im Japaner genommen und erste Eindrücke gesammelt.

Mazda ist spät dran und zählt nicht gerade zu den Schnellstartern der Elektromobilität. Während Wettbewerber wie Tesla, Hyundai oder VW längst mehrere Stromer im Angebot haben, tastete sich der Autobauer aus Hiroshima zunächst zögerlich heran – mit Hybridantrieben und dem MX-30 samt Range-Extender. Erst im vergangenen Jahr markierte die Mittelklasselimousine 6 e den echten Einstieg in die vollelektrische Ära. Nun folgt mit dem CX-6 e der SUV-Ableger, der die Elektrifizierung der Marke beschleunigen soll.

Während die flach geschnittene Limousine die Fahrdynamik-Liebhaber anspricht, fischt der CX im SUV-Gewässer. Er zielt auf jene Kunden, die Wert auf eine höhere Sitzposition, mehr Stauraum und ein luftigeres Raumgefühl legen. Beide Modelle teilen sich die technische Plattform und werden gemeinsam bei Changan Mazda in China gefertigt. Mazdas Plan? Bis 2030 peilen die Japaner für Europa einen Anteil von 40 Prozent vollelektrischer Fahrzeuge an, flankiert von effizienten Hybriden und hochentwickelten Verbrennungsmotoren.

Mazda ist ja dafür bekannt, eigene Wege zu gehen – das beweist auch ihr jüngster Wurf: Anstatt in die typische SUV-Schublade zu passen, setzt Mazda auf markante Eigenständigkeit. Mit einer Länge von 4,85 Metern, einer Breite von 1,94 Metern aber einer Höhe von nur 1,62 Metern wirkt der CX-6 e deutlich flacher und dynamischer als typische Mittelklasse-SUVs. Dabei unterstreichen die lange Motorhaube, der Radstand von 2,90 Metern und die betont muskulöse Schulterpartie die coupéhafte Silhouette.

Weitere Stilelemente, wie etwa der beleuchtete „Signature Wing“ an der Frontpartie sowie die schmalen Scheinwerfer kennen wir bereits von der Limousine. Die kamerabasierten, digitalen Außenspiegel sind dagegen neu und zählen in der Topversion Takumi Plus zum serienmäßigen Lieferumfang.

Beim Einstieg in den Innenraum fällt sofort auf, dass Mazda beim CX-6 e auf klassische Kombiinstrumente hinter dem Lenkrad verzichtet. Stattdessen projiziert ein Head-up-Display alle relevanten Infos wie Geschwindigkeit, Navigation und Assistenzsysteme direkt in die Windschutzscheibe. Auch die Displays der kamerabasierten Außenspiegel befinden sich im direkten Sichtfeld des Fahrers, da sie weit oben in den Türverkleidungen integriert wurden.

Ein weiteres Detail dürfte nicht nur Traditionalisten freuen: Mazda hat die Kritik am 6 e von den Kunden und Journalisten ernst genommen und dem CX-6 e wieder einen klassischen Wischerhebel spendiert. Die umständliche Touchscreenbedienung der Wischfunktionen, wie sie bei der Limousine der Fall ist, gehört beim SUV-Modell damit der Vergangenheit an. Ein Schritt zurück, aber in die richtige Richtung, da er weniger Ablenkung bedeutet und somit die Sicherheit beim Fahren erhöht.

Multimedia im XXL-Format

Das Cockpit wird von dem neuen 26,45-Zoll-Ultrawide-Touchscreen dominiert, der sich fast über die gesamte Armaturentafel zieht. Der Bildschirm überzeugt mit einer hohen 5K-Auflösung. Zudem lässt sich das Entertainment über diverse Widgets personalisieren und kann auch per Sprach- und Gestensteuerung bedient werden. Wie gut das System in der Praxis funktioniert, konnten wir bei der ersten Sitzprobe allerdings noch nicht feststellen, da das riesige Multimedia-System nur im Demomodus lief. Die Bedienlogik wirkt jedoch

vielversprechend.

Fest steht allerdings schon jetzt: Der Mazda bietet sowohl vorne als auch hinten ein üppiges Platzangebot. Einzig im Fond kann es für große Personen über 1,85 Metern in Sachen Kopffreiheit etwas enger werden, ansonsten passt alles. Das serienmäßige Panoramaglasdach verleiht dem Innenraum darüber hinaus ein helles, luftiges Ambiente. Und der Kofferraum erweist sich mit 468 Litern als familientauglich. Bei umgelegter Rückbank erhöht sich das Volumen auf bis zu 1434 Liter. Praktisch ist außerdem der 83 Liter fassende Frunk unter der vorderen Haube, in dem sich nicht nur das Ladekabel, sondern auch kleinere Gepäckstücke verstauen lassen.

Keine Long-Range-Variante – und das ist gut so

Die Wahl beim Antriebsstrang fällt leicht, denn es gibt nur einen: Ein elektrischer Heckmotor mit 190 kW (258 PS) und 290 Newtonmetern Drehmoment sorgt für zügige Fahrleistungen. Der Sprint auf 100 km/h gelingt in 7,9 Sekunden, bei 185 km/h ist elektronisch Schluss. Die flach im Unterboden eingebaute Lithium-Eisenphosphat-Batterie (LFP) verfügt über eine Kapazität von 78 kWh. In Verbindung mit 19-Zoll-Rädern soll die WLTP-Reichweite bei bis zu 484 Kilometern liegen. Mit optionalen 21-Zoll-Felgen sind immerhin noch 468 Kilometer möglich.

Eine Long-Range-Version wie beim 6 e wird es für den CX-6 e hingegen nicht geben. Mutmaßlicher Grund hierfür sind die langen Ladezeiten bei der Limousine von bis zu 45 Minuten. Beim Schnellladen erreicht der CX-6 e eine maximale Leistung von flotten 195 kW. Dadurch steigt der Akkustand in rund 24 Minuten von 10 auf 80 Prozent. An der heimischen Wallbox lässt sich die Batterie mit 11 kW Wechselstrom in rund 8,5 Stunden vollständig aufladen. Eine serienmäßige Wärmepumpe optimiert dabei Effizienz und Komfort. Pulsierende LED-Effekte am Frontlogo und der Heckleuchten visualisieren zudem den aktuellen Ladestatus.

Unser Fazit: Die Japaner haben aus den Fehlern des Mazda 6 e gelernt und sie beim CX-6 e behoben. Auch der Einstiegspreis von 50.000 Euro für den Midsize-Stromer ist fair. Und der Fahrspaß? Das werden der erste Fahrtermin zeigen. Bis zur Markteinführung im Sommer ist geduldiges Warten angesagt. (aum)

Bilder zum Artikel



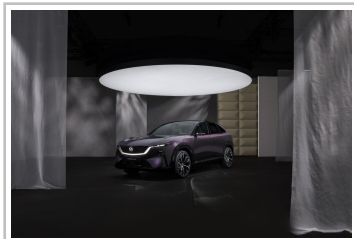
Autor Guido Borck am Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



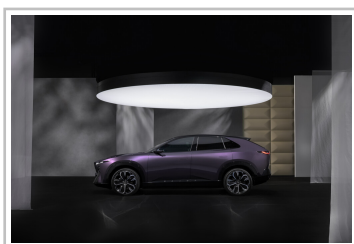
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



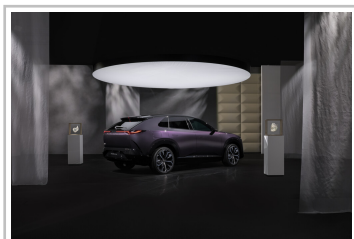
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



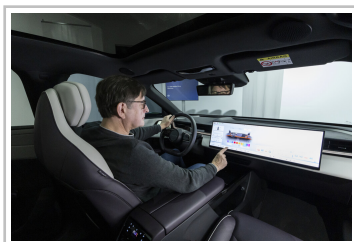
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



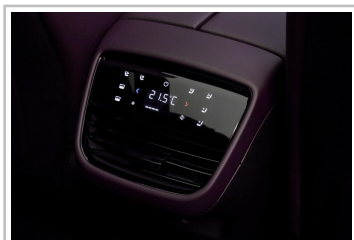
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Autor Guido Borck im Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



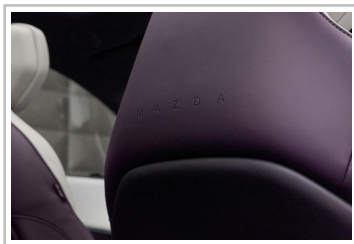
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



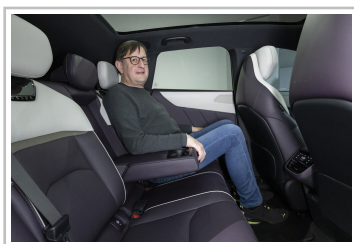
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



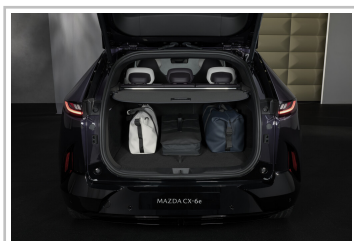
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Autor Guido Borck im Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



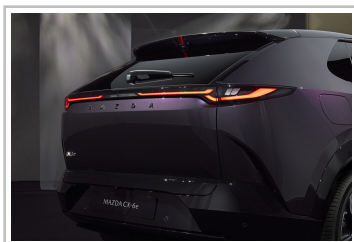
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



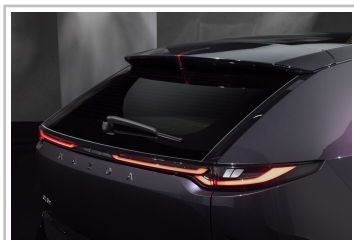
Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität



Mazda CX-6 e.

Photo: Mazda via Autoren-Union Mobilität
