



Mazda 6e 258 Takumi Plus

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (190 kW/258 PS)

Mit dem Mazda 6e nehmen die Japaner einen zweiten Anlauf auf dem Gebiet der E-Mobilität, nachdem der Erstaufschlag im Jahr 2020 mit dem MX-30 nicht von großem Erfolg gekrönt war. Bereits beim Marktstart war der Kompaktwagen mit dem gegenläufigen Türkonzept in puncto E-Antrieb nicht mehr auf dem Stand der Technik. Gleichermaßen gilt leider auch für die elegant gezeichnete Fließhecklimousine, die mit dem kleineren der beiden verfügbaren Akkus zum ADAC Autotest antritt. Bescheidene 68,8 kWh fasst der LFP-Akku und ermöglicht damit eine Testreichweite von rund 420 km. Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent schafft der Stromer unter idealen Bedingungen in 28 Minuten. Wer angesichts der nur durchschnittlichen Reichweite auf die Long Range-Version mit 80-kWh-Akku schiebt, sollte sich dies angesichts der inakzeptablen Ladeleistung von lediglich 90 kW gut überlegen. Der 6e basiert technisch auf dem Changan Deepal SL03 und läuft mit diesem im chinesischen Nanjing vom Band. Die Limousine überzeugt mit einem geradezu noblen Interieur, ausgewogenen Fahreigenschaften und einer äußerst umfangreichen Serienausstattung bei einem gleichzeitig durchaus attraktiven Preis von 46.900 Euro. Auch die großzügigen Garantieleistungen von sechs Jahren bis 150.000 km sprechen für den Japaner. Allerdings muss man dafür ein stark ablenkendes Bediensystem, einen angesichts der Länge von 4,92 m geradezu mickrigen Kofferraum und die unpraktischen automatisch ausfahrenden Türgriffe in Kauf nehmen. **Konkurrenten:** BMW i4, Mercedes CLA EQ, NIO ET5, Tesla Model 3, VW ID.7.

- ⊕ nobles Ambiente, sichere und komfortable Fahrwerksabstimmung, effizienter E-Antrieb, niedriges Innengeräuschniveau, umfangreiche Serienausstattung und attraktiver Preis, sechsjährige Fahrzeuggarantie
- ⊖ umständliches und ablenkungsstarkes Bediensystem, kleiner Kofferraum, unpraktische ausfahrbare Türgriffe, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST	1,9
AUTOKOSTEN	3,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,4
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest



2,8

KAROSSE / KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Im ersten Kapitel kann der Mazda 6e ein erstes Ausrufezeichen setzen und überzeugt wie die meisten Mazda-Modelle mit einer überdurchschnittlich wertigen Materialqualität. Das Interieur des 6e Takumi Plus ist großflächig mit braunem Nappa-Leder und Verlours ausgekleidet und wirkt geradezu nobel - die deutschen Konkurrenten können sich hier ein Beispiel nehmen. Verlours findet sich auch am Armaturenbrett sowie in den Türen, Leder zusätzlich an Mitteltunnel und umrahmt dabei sogar das Klimabedienteil für die Fondinsassen - das findet man sonst nur in der Oberklasse vor. Auch die Rückseiten der Vordersitze sind mit Leder bezogen und der edel wirkende Einsatz in Chromoptik zwischen Kopfstütze und Sitzlehne ist sogar beleuchtet. Zudem sind die Sonnenblenden mit Stoff bezogen und das Handschuhfach mit Filz ausgekleidet. Im unteren Sichtbereich wird die Materialauswahl deutlich einfacher, hier

kommt vorrangig simples Hartplastik zum Einsatz. Am noblen Ambiente des Interieurs ändert dies allerdings wenig. Die Verarbeitung des Innenraums kann ebenfalls überzeugen. Negativ aufgefallen sind uns scharfe Kunststoffgrade an den Türfächern und im Bereich der Fronthaubenentriegelung sowie die vordere Mittelarmlehne, die Spiel hat und beim Ablegen des Arms knarzt. Auch die Karosserie ist sauber verarbeitet und wirkt wertig. Belege hierfür sind die schmal und gleichmäßig verlaufenden Spaltmaße. Auch Türen sowie Fronthaube und Heckklappe sind sauber eingepasst. Die Fronthaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, der Bereich darunter ist sorgfältig mit Kunststoff verkleidet. Beim Unterboden haben die Asiaten ebenfalls große Sorgfalt walten lassen: Er ist großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert - selbst die Fahrwerksquerlenker verfügen über Leitelemente, die für weniger Luftverwirbelungen sorgen.

3,5

Alltagstauglichkeit

Während erste Mittelklasse-Stromer bereits die 100-kWh-Marke für die Akkukapazität übertroffen haben, verfolgt Mazda beim 6e eine andere Philosophie. Die getestete Standardvariante besitzt einen mit 68,8 kWh (Bruttowert) vergleichsweise kleinen Akku, der dank des recht niedrigen Testverbrauchs von 18,5 kWh/100 km immerhin für rund 420 km Reichweite gut ist. Dass der Japaner damit jedoch bereits bei Modellstart vom aktuellen Stand der Technik ziemlich weit entfernt ist, belegt der nahezu zeitgleich getestete Mercedes CLA 250+EQ mit 800-Volt-System, der auf dem Prüfstand des ADAC 740 km weit gekommen ist. Zwar bieten die Japaner auch eine Long Range-Variante mit einer 80-kWh-Batterie an, die aufgrund der indiskutablen Ladeleistung von nur 90 kW jedoch kaum Käufer finden dürfte. Beiden Ausführungen gemein ist die serienmäßige Wärmepumpe für effizientes Heizen sowie die Vorkonditionierung des Akkus. Letzteres ist allerdings wenig praxisorientiert, da die Vorwärmung der Batterie lediglich für eine zuvor gewählte Abfahrtszeit möglich ist, nicht aber manuell oder bei Eingabe eines Schnellladers. Mit einer maximalen Ladeleistung von 158 kW im Test - Mazda verspricht bis zu 165 kW - und durchschnittlich 123 kW schafft der 6e den Ladehub von 10 auf 80 Prozent an einer Schnellladesäule in ordentlichen 28 Minuten. Damit bunkert der

Stromer in dieser Zeit 42 kWh für weitere 259 km im FLP-Akku. An der Wallbox lädt der Mazda mit maximal 11 kW und benötigt für eine Vollladung rund sieben Stunden. Ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker für die heimische Wallbox oder die öffentliche Ladestation ist serienmäßig dabei und lässt sich im Frunk unter der Fronthaube verstauen. Der Ladeanschluss befindet sich rechts hinten, was das Laden beim Längsparken an der Straße erleichtert. Leider ist an der Ladebuchse keine Beleuchtung verbaut, was die Handhabung im Dunkeln erschwert. Hinzu kommt, dass die Anschlüsse mit zwei umständlichen Abdeckungen geschützt sind, die umständlich abgenommen und anschließend draufgesteckt werden müssen. Die Transportqualitäten der Fließhecklimousine sind nur durchschnittlich: Nicht nur das Kofferraumvolumen fällt überschaubar aus, auch die Zuladung von 393 kg steht größeren Transportaufgaben entgegen. Davon dürfen jeweils bis zu 75 kg auf dem Dach und auf der optionalen Anhängerkopplung lasten. Die erlaubte Anhängelast für Anhänger mit eigener Bremse ist auf 1.500 kg begrenzt, für ungebremste Hänger sind maximal 750 kg zulässig.

⊖ Mit seiner Außenlänge von stattlichen 4,92 m, einer Breite von 2,17 m inklusive der Außenspiegel und seinem Wendekreis von 12,4 m ist der Fünftürer ziemlich ausladend und sperrig.

3,1 Licht und Sicht

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer können mit einer guten Fahrbahnausleuchtung überzeugen, auch wenn das Abblendlicht etwas weiter und breiter leuchten dürfte. In puncto Lichtfunktionen ist der Mazda für ein neues Mittelklasse-Modell jedoch schwach aufgestellt: Er bietet lediglich einen statischen Fernlichtassistenten und kann andere Verkehrsteilnehmer nicht gezielt ausblenden. Auch ein Abbiege- und Kurvenlicht sucht man vergebens. Mazda verbaut als einer der letzten Hersteller bei zahlreichen Modellreihen noch eine Scheinwerferreinigungsanlage, beim 6e sind sie jedoch davon abgekommen. Auch dass die Japaner hier sogar auf eine automatische Leuchtwiderrichtungsregulierung verzichten und die Einstellung zudem in einem Untermenü des Infotainmentsystems verstecken, müssen wir den Japanern ankreiden. Die Karosserieenden der Schräghecklimousine lassen sich nicht einsehen, sondern lediglich abschätzen. Sehr hilfreich sind hier die Ultraschallsensoren sowie die hochauflösenden 360-Grad-Kameras. Während der Innenspiegel automatisch abblendet, ist diese Funktion für die Außenspiegel nicht erhältlich - nicht einmal auf der Fahrerseite. Niedrige Hindernisse kann man vor dem Auto dank der niedrigen Fronthaube sehr gut einsehen, wohingegen man hinten auf die Rückfahrkamera angewiesen ist. Praktisch: Die Kamera zeigt bei Annäherung an ein Hindernis den Abstand in Zentimetern an.

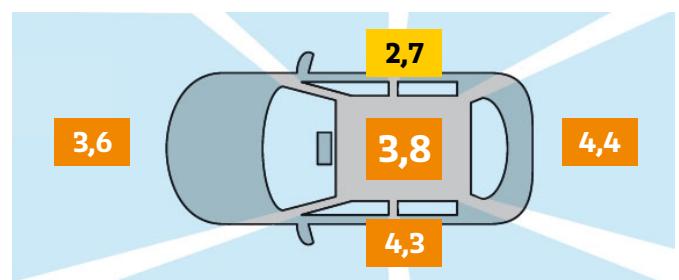
⊖ Der 6e hat keinen Heckwischer, der insbesondere für bessere Sicht nach hinten bei Niederschlag sorgen könnte. Zudem verschlechtert der Heckspoiler in ausgefahrem Zustand die Sicht nach hinten.



Die Karosserieenden sind schlecht einsehbar. Die Sicht nach hinten wird durch den fehlenden Heckwischer und den automatisch ausfahrenden Heckspoiler beeinträchtigt.

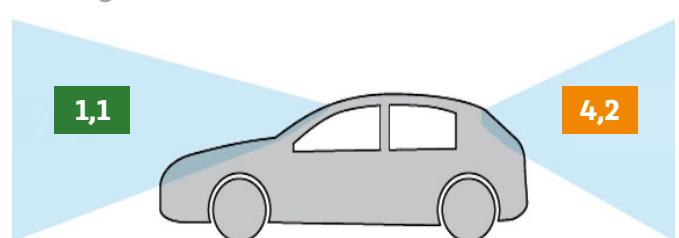
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Die elektrisch ausfahrenden Türgriffe sind unpraktisch, da sie sich im Gegensatz zu Bügeltürgriffen schlechter greifen lassen. Das serienmäßige Keyless-System ist nicht ausreichend gegen unbefugten Zugriff abgesichert. Der Schlüssel verfügt über einen Bewegungssensor, welcher die Funkfunktion abschaltet, wenn der Schlüssel eine Weile nicht bewegt wird. Das ist zwar besser als nichts, modernere Systeme mit integrierter Abstandsmessung sind aber deutlich sicherer. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt überraschend mühelos - nicht nur dank der großen Türöffnungen, sondern auch wegen der durch die im Unterboden verbaute Batterie leicht erhöhten Sitzhöhe von 48 cm (gemessen in der tiefsten Position über der Fahrbahn). Für den Fahrer fährt der Sitz beim Ein- und Aussteigen zudem rund zehn Zentimeter nach hinten und vergrößert dadurch den Bereich zwischen Lenkrad und Sitz.

⊕ Im Fond gibt es keinen Mitteltunnel, was nicht nur das Platzangebot hebt, sondern auch das Durchrutschen auf der Rückbank erleichtert. Die Umfeldbeleuchtung erhellt bei Dunkelheit die Bereiche vor und hinter dem Fahrzeug - an den Seiten finden sich hingegen keine Lichtquellen. Der Fahrzeughalter kann maximal drei Schlüssel freigeben via Bluetooth vergeben, damit weitere Personen das Fahrzeug nutzen können.

2,7 Kofferraum-Volumen

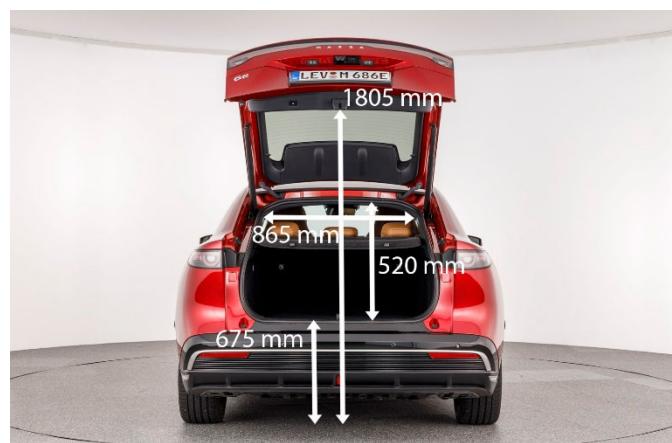
Der Kofferraum fällt für eine mehr als 4,90 m lange Schräghecklimousine dürfte aus. Das Standardvolumen bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt lediglich 345 l. Der rund einen halben Meter kürze Mazda 3 bietet mit 325 l kaum weniger Stauraum. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt bis unter die Heckklappe, gehen 465 l oder alternativ neun Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und nutzt den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), passen 785 l hinein. Nutzt man den Gepäckraum bis zum Dachhimmel, schluckt der Mazda 6e ordentliche 1.365 l.



2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, die Aktivierung per Fußschwenk unter die Heckschürze ist trotz des schlüssellosen Zugangssystems allerdings nicht möglich. Ebenfalls unpraktisch: Im Cockpitbereich gibt es für diese Funktion keine separate Taste, stattdessen muss man hierfür den Touchscreen bemühen - sofern er eingeschaltet ist. Dank des Fließhecks gibt die Heckklappe eine große Öffnung frei und lässt sich dadurch auch mit sperrigen Gegenständen beladen. Die Ladekante liegt mit 68 cm nicht allzu hoch, zudem muss man eine lediglich vier Zentimeter hohe Stufe hin zum Ladeboden überwinden. Der Kofferraum lässt sich gut nutzen, allerdings entsteht bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine kleine Stufe, zudem steigen diese etwas an. Bei Dunkelheit wird der Kofferraum mit einer LED auf der linken Seite nur mäßig ausgeleuchtet, eine zweite LED wäre wünschenswert.

Der Kofferraum bietet 345 Liter Standardvolumen, was für die Fahrzeuglänge mager ist; maximal fasst er 1.365 Liter bis zum Dachhimmel.



Das Fließheck punktet mit einer großen Kofferraumöffnung. Unpraktisch: Im Innenraum gibt keine Taste für die elektrische Betätigung der Klappe.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Durchlademöglichkeit - etwa für Skier - hat der Jäger nicht zu bieten. Die Entriegelung erfolgt oben an der Lehne, vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich, auch fallen die Lehnen nicht automatisch um. Beim Wiederaufstellen der Lehnen sollte man darauf achten, die Gurte nicht einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Für kleinere Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten, das kleine Fach unter dem Ladeboden ist bereits von Warndreieck, Verbandtasche

und Reifenpannenset nahezu vollständig belegt. Taschenhaken oder Verzurrösen sucht man ebenfalls vergebens.

⊕ Der Mazda 6e bietet einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk), der rund 80 l fasst und in dem sich beispielsweise das Ladekabel verstauen lässt. Im Mazda-Zubehör gibt es eine passende Transportbox mit Filzbezug, die man beispielsweise für den Einkauf herausnehmen kann.

2,9

INNENRAUM

3,5

Bedienung

Während Mazda bei anderen Modellen als einer der letzten Hersteller noch auf einen Dreh-Drück-Steller setzt und über die Modellpalette hinweg trotz Touchscreen zahlreiche physische Tasten verbaut, schlagen die Japaner beim 6e einen neuen Weg ein. Konventionelle Tasten wurden nahezu komplett aus dem Armaturenbrett verbannt, stattdessen werden analog zu Tesla und den meisten chinesischen Fahrzeugen fast alle Funktionen über den Touchscreen gesteuert. Dieser misst stattliche 14,6 Zoll und punktet mit ausreichend großen Touchflächen, klarer Darstellung sowie schnellen Reaktionen auf Befehleingaben, allerdings ist das Display nicht zum Fahrer geneigt und der rechte Rand nur schwer zu erreichen. Sehr nützlich ist das serienmäßige Head-up-Display, das die wesentlichen Fahrinformationen direkt in die Windschutzscheibe projiziert. Das Multifunktionslenkrad verfügt zwar nicht über Einzeltasten, die Bedienelemente mit haptischem Feedback lassen sich problemlos bedienen. Auch die Handhabung der elektrischen Fensterheber und der elektrischen Sitzverstellung bereitet dank der separaten und an gewohnter Stelle platzierten Bedienelemente keine Probleme. Als Spielerei kann man hingegen die Gestensteuerung abtun, mit deren Hilfe man beispielsweise das Audiosystem stummschalten oder einen eingehenden Anruf annehmen kann. Intuitiv ist diese Bedienung jedoch nicht, da man sich die jeweiligen Gesten im Vorfeld einprägen muss. Hilfreicher ist hier die gut funktionierende Sprachbedienung, mit der man nicht nur viele Klima- und Infotainmentfunktionen steuern, sondern beispielsweise auch das Licht einschalten oder den Spurhalteassistenten deaktivieren kann.

⊖ Offensichtlich hat Mazda beim Entwerfen des Bediensystems stark zu Tesla geschielt, zumindest finden sich viele Anleihen an den amerikanischen E-Auto-Pionier. Die sicherheitsrelevante Warnblinkerblinkertaste haben die Japaner vermutlich aus Designgründen - es wäre die einzige Taste auf dem Armaturenbrett - am Dachhimmel platziert, wo sie sich außerhalb des Sichtfelds befindet und nur durch starke Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zu bedienen ist. Auch die Einstellung der Außenspiegel muss man analog zu Tesla mithilfe des Touchscreens sowie der Lenkradtasten



Taste sucht man im Mazda-Cockpit weitgehend vergebens, was zu Lasten der Bedienbarkeit geht. Die Materialqualität ist hingegen auf Premium-Niveau.

vornehmen, immerhin lässt sich das entsprechende Symbol dauerhaft in der unteren Bildschirmleiste einblenden. Das Fahrlicht und der Regenwischer sind ebenfalls eine sicherheitsrelevante Funktion, die man jederzeit direkt mit einem separaten Bedienelement einschalten lassen sollte. Zwar verfügen beide Funktionen über eine Automatikfunktion, ist jedoch ein manuelles Eingreifen erforderlich, muss man den zeitkritischen Umweg über das Kontrollzentrum auf dem Touchscreen nehmen. Die Menüstruktur erschließt sich einem erst nach längerer Eingewöhnung und selbst danach sind einige Funktionen nur mühsam zu finden. Erschwerend kommt hinzu, dass einige Begriffe unpassend ins Deutsche übersetzt wurden, sodass sich diese einem mitunter kaum erschließen. Auch die Klimatisierung wird über das Zentraldisplay bedient, immerhin werden die besonders häufig genutzten Funktionen wie Innenraumtemperatur und Sitzheizung dauerhaft dargestellt. Das digitale Kombiinstrument kann ebenfalls nur bedingt überzeugen. Die Ablesbarkeit leidet unter den kleinen Typografie - das ist man von Mazda nicht gewohnt und eher typisch für chinesischen Fahrzeuge. Zudem bietet das Display kaum Einstellungsmöglichkeiten und verwirrt mit einer symbolhaften Kartendarstellung, bei aktiver Routenführung wird jedoch lediglich eine Pfeilansicht angezeigt.

1,7

Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mazda verfügt bereits ab Werk über eine umfangreiche Multimediaausstattung. Er ist serienmäßig mit einem Audiosystem von Sony mit 14 Lautsprechern ausgestattet, das einen ausgewogenen Klang liefert. Als Audioquelle dienen der digitale Radioempfang (DAB+) oder das Smartphone, das via USB (1x USB-C und -A vorn, 1x USB-C

hinten), Bluetooth-Audiostreaming oder die Schnittstellen Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) mit dem Fahrzeug verbunden werden kann. Ebenfalls stets an Bord sind ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und Laderoutenplanung sowie das Sprachbedienungssystem, das mit einem recht umfangreichen Funktionsumfang

aufwartet. Dank der vier Mikrofone in den Vorder- und Rücksitzen kann der 6e den jeweiligen Sprecher identifizieren und auf die Befehle aller Insassen entsprechend reagieren.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Mazda 6e bietet in der ersten Reihe gute Platzverhältnisse, sodass bis zu 1,90 m große Personen ausreichend Platz finden. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig, Fahrer und Beifahrer kommen sich nicht zu nahe. Das Raumgefühl ist großzügig, wozu bei Tag das serienmäßige Panorama-Glasdach (beim Takumi Plus inklusive elektrisch

Praktisch: Die serienmäßige induktive Ladeschale verfügt über eine Kühlfunktion und sorgt damit dafür, dass das Smartphone schneller geladen werden kann.

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond leidet das Platzangebot unter der eingeschränkten Kopffreiheit - hier wirkt sich coupéhafte Dachlinie negativ aus. Bereits bei einer Größe von 1,85 m nehmen die Fondinsassen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Da ist die geradezu opulente Beinfreiheit nur ein geringer Trost. Das Raumgefühl wird auch hinten durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Seitenlinie geschmälert, während das bis nach hinten reichende Glasdach auf Wunsch viel Licht in den Innenraum lässt und diesen dadurch luftiger wirken lässt. Schade für die Fondinsassen: Im Fond wird die Ambientebeleuchtung nicht fortgeführt.

⊕ Wer sich chauffieren lässt und hinten auf der Beifahrerseite sitzt, kann den Beifahrersitz über das kleine Display am Ende der Mittelkonsole elektronisch nach vorn bewegen und sich somit mehr Beinfreiheit verschaffen.

bedienbarem Sonnenschutz) und bei Dunkelheit die Ambientebeleuchtung einen nicht unerheblichen Teil dazu beitragen. Die hohe Fensterlinie, die wuchtige Mittelkonsole sowie der dunkle Dachhimmel lassen den Innenraum hingegen etwas kleiner wirken.



Die Coupé-artige Dachlinie limitiert die Kopffreiheit im Fond. Die Beinfreiheit für die Fondinsassen ist jedoch üppig.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums beschränkt sich wie bei Limousinen üblich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen. In der ersten Reihe wartet der 6e mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten auf. Dazu zählen zwei bestens erreichbare Smartphone-Ablagen und Getränkehalter auf der Mittelkonsole. Auch die große Ablagemöglichkeit darunter ist sehr praktisch. Leider fehlt dort eine Gummierung, wodurch Gegenstände leicht

umherrutschen und störende Geräusche erzeugen. Vermisst haben wir hingegen ein Brillenfach am Dachhimmel und eine geräuschdämmende Auskleidung der Türfächer, die zudem größer sein dürften. Das Handschuhfach ist recht klein geraten und weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin mit noblem Filz ausgekleidet.

2,2 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der Mazda 6e überzeugt mit einem bemerkenswert guten Federungskomfort - und das ohne adaptive Dämpferregelung. Das Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und Mehrlenkerachse hinten spricht selbst innerorts recht sensibel auf Unebenheiten an und hält die meisten Fahrbahnschäden

recht gekonnt von den Insassen fern. Auf Landstraßen sowie auf der Autobahn liegt der Aufbau angenehm ruhig, selbst auf welligem Untergrund. Auch Geschwindigkeitshügel schlucken die Feder-Dämpfer-Elemente gut weg und sorgen dafür, dass es nicht zu katapultartigen Vertikalbeschleunigungen kommt.

2,7 Sitze

⊕ Der Mazda 6e ist stets mit einer elektrischen Sitzverstellung ausgestattet. Während der Fahrersitz auch über eine Neigungsverstellung der Sitzfläche sowie eine elektrische Zweiwege-Lordosenstütze verfügt, lässt sich der Beifahrersitz nicht einmal in der Höhe verstehen - das ist schwach. Der Sitzkomfort ist dank der angenehmen Polsterung und der ordentlichen Konturierung langstreckentauglich, allerdings dürften die Sitzflächen länger ausfallen. Positiv: Sowohl die Armauflagen in den Türen als auch die Mittelarmlehne sind

Mazda-typisch dick gepolstert, zudem wartet der Japaner mit einem Polster für das rechte Fahrerknie sowie einer Gurthöhenverstellung auf. Leider sind die vorderen Kopfstützen in die Sitzlehne integriert und lassen sich daher nicht nach den Wünschen des Fahrers anpassen. Auch auf den beiden äußeren Plätzen der Rücksitzbank sitzt man bequem, auch wenn der Kniewinkel recht spitz ausfällt. Für zusätzlichen Komfort sorgt die ausklappbare Mittelarmlehne.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der Mazda 6e punktet mit einem auffallend guten Geräuschkomfort. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel bei niedrigen 65,1 dB(A). Vom E-Motor an der Hinterachse ist praktisch nichts zu hören und auch die Windgeräusche bleiben

trotz der rahmenlosen Seitenscheiben selbst bei höheren Geschwindigkeiten angenehm niedrig. Die Fahrgeräusche halten sich ebenfalls im Rahmen, sowohl Fahrwerkspoltern als auch Abrollgeräusche fallen nicht unangenehm auf.

1,7 Klimatisierung

⊕ Mazda stattet den 6e stets mit einer Dreizonen-Klimaanlage aus, die zwei Betriebsmodi (Eco und Comfort), allerdings keine Umluftautomatik bietet. Leider gibt es im Gegensatz zum Vorgängermodell Mazda 6 direkt an den Luftausströmern keine Möglichkeit, die Luftmenge zu regulieren. Positiv: Für die Fondinsassen sieht Mazda nicht nur Luftausströmer unter den Vordersitzen, sondern zusätzlich auch zwischen den Vordersitzen vor. Für die kalte Jahreszeit ist der Japaner mit beheizbaren Vordersitzen sowie einer Lenkradheizung ausgestattet. Zudem lässt sich der Innenraum wie bei E-Autos üblich vorklimatisieren. Vor zu starker Sonneneinstrahlung schützt die Limousine die hinteren Mitfahrer mithilfe der getönten Scheiben ab der B-Säule sowie mit einem elektrisch ausfahrenden Rollo für die Heckscheibe.

Für die hinteren Seitenscheiben gibt es leider kein Rollo. Bei Tesla hat Mazda offensichtlich den "Leaving-Mode" abgeschaut, bei dem die Innenraumtemperatur für zurückgelassene Kinder oder Haustiere konstant gehalten wird. Zudem wird im Zentraldisplay eine Meldung angezeigt, dass der Fahrer bald zurückkommen wird.

⊖ Auch wenn der Mazda 6e formal ein japanisches Fahrzeug ist, stammt er doch aus chinesischer Produktion und weist eine Eigenheit auf, die viele chinesische Modelle haben: Die gewählte Innenraumtemperatur entspricht nicht der tatsächlichen Temperatur. Man muss circa fünf Grad Celsius hinzurechnen, damit sich das gewünschte Raumklima einstellt.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet bis zu 190 kW/258 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 320 Nm. Für ein E-Auto der Mittelklasse sind das keine überschwänglichen Leistungsdaten, gerade in Anbetracht des stattlichen Leergewichts von 2,0 t. Dennoch ist man mit dem Stromer vollkommen ausreichend motorisiert, die

gemessenen Fahrleistungen gehen absolut in Ordnung. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Japaner in 3,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,9 s. Mazda gibt den Standardsprint von 0 auf 100 km/h mit 7,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird zugunsten der Reichweite bereits bei 175 km/h elektronisch abgeregelt.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Hier lässt der E-Antrieb wie zu erwarten keine Wünsche offen. Von dem permanenterregten Synchronmotor ist im Innenraum weder etwas zu spüren noch etwas zu hören. Er

gibt seine Leistung homogen ab, lediglich die Dosierbarkeit ist wegen des im unteren Geschwindigkeitsbereich spitz ansprechenden Fahrpedals verbesserungswürdig.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor bietet ein sehr weites Drehzahlband, ein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen ist daher nicht erforderlich. Damit entfallen auch Schaltvorgänge, weshalb der Mazda 6e wie die meisten Stromer nahtlos ohne Zugkraftunterbrechungen beschleunigt. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken

oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell, zudem ermöglicht das harmonische Kriechverhalten zentimetergenaues Rangieren. Ab Werk bietet der Japaner eine Auto-Hold-Funktion, die sich allerdings nicht per Tastendruck ein- und ausschalten lässt. Stattdessen muss man im Stillstand stärker auf das Bremspedal treten, um die Funktion zu aktivieren.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der 6e überzeugt nicht nur auf öffentlicher Straße, sondern auch auf dem Testgelände mit sicheren Fahreigenschaften - hier haben die Fahrwerksentwickler gute Arbeit geleistet. Auch auf schlechtem Geläuf punktet der Mazda mit einem stabilen Geradeauslauf und lässt sich selbst von einem Lenkimpuls kaum aus der Ruhe bringen. Ungewöhnlich: Der Stromer besitzt einen Hecksspoiler, der bei 90 km/h automatisch aus- und unterhalb 50 km/h einfährt. Dadurch wird der Auftrieb bei höheren Geschwindigkeiten reduziert, was der Spurstabilität zu Gute kommt. Den ADAC

Ausweichtest absolviert die Limousine auch dank der gripstarken Michelin Pilot Sport-Bereifung sehr sicher und bei Bedarf auch ziemlich zügig. Eingriffe des elektronischen Stabilitätsprogramms sind dank des neutralen Fahrverhaltens und der hohen Spurtreue dabei kaum von Nöten. Hier zahlen sich die gekonnte Fahrwerksabstimmung und der E-Auto typisch tiefe Schwerpunkt aus. Dank des Heckantriebs zeigt der Stromer auch kaum Traktionsprobleme, selbst bei vollem Leistungseinsatz aus dem Stand sind die Hinterräder nicht zum Durchdrehen zu bewegen.

2,5 Lenkung

⊕ Mazda hat dem 6e eine ordentlich abgestimmte Lenkung mitgegeben. Sie überzeugt auch dank der sportlichen Niederquerschnittsbereifung mit guter Präzision, arbeitet allerdings recht leichtgängig und lässt es an Rückmeldung vermissen. Die Zentrierung ist deutlich ausgeprägt, auch wenn die Lenkung um die Nulllage mehr Widerstand bieten dürfte.

Insgesamt passt die Abstimmung aber durchaus zum komfortabel-mühelosen Charakter des Stromers. Mit rund 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die elektromechanische Servolenkung angenehm direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich damit in Grenzen.

1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Mazda 6e lediglich 32,8 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein bemerkenswert guter Wert. Zu verdanken hat er dies zu einem nicht unwesentlichen Teil der sportlichen Bereifung (Michelin Pilot Sport 5) des Testwagens, die ein hohes Gripniveau bietet und dadurch hohe Verzögerungswerte

ermöglicht.

Das Ansprechen der Bremse und das Bremsgefühl sind insgesamt gut. Die Rekuperation lässt sich in vier Stufen über die Lenkradtasten oder das Fahrzeugmenü einstellen, One-Pedal-Driving mit Verzögerung bis in den Stillstand kann der Stromer jedoch nicht bieten.

1,9

SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Mazda 6e ist sehr umfangreich, und das unabhängig von der Ausstattungslinie. Zudem sind alle Systeme serienmäßig an Bord - hier können sich speziell die deutschen Hersteller ein Beispiel nehmen. Der Japaner bringt über die gesetzlich verpflichtenden Systeme wie ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung, dem Spurhalteassistenten oder der Müdigkeitswarnung zusätzlich zahlreiche weitere Assistenten mit. So sind beispielsweise ein Spurwechselassistent samt Querverkehrerkennung und Ausstiegswarnung ebenso an Bord wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) samt automatischer Geschwindigkeitsübernahme und Berücksichtigung des Straßenverlaufs. In Kombination mit der erweiterten Lenkunterstützung realisiert der Japaner zudem einen Autobahnassistenten. Die aktive Reifendruckkontrolle kontrolliert über Sensoren in den Reifen den Luftdruck. Für das Abschalten der leider vorgeschriebenen, aber nervigen akustischen Warnung bei (vermeintlicher) Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gibt es weder eine separate Taste noch einen Shortcut. Stattdessen muss man das Kontrollzentrum per Wischbewegung auf dem Touchscreen öffnen und kann die Geschwindigkeitswarnung dort für die Dauer der Fahrt ausschalten.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Mazda 6e sehr gute 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Test: 10/2025). Der Japaner ist mit Frontairbags, Seitenairbags vorn und sogar hinten, von vorn bis hinten durchgehenden Kopfairbags sowie einem Zentralairbag ausgestattet. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis 1,90 m, hinten außen bis 1,70 m. Eine Multikollisionsbremse ist ebenfalls an Bord.

⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren Kopfstützen und bietet für Erwachsenen nur eine unzureichende Schutzfunktion. Die automatisch ausfahrbaren Türgriffe können die Rettungsarbeiten nach einem Unfall erschweren. Im Kofferraum findet man weder Zurrösen noch ein Gepäcktrennnetz für einen sicheren Ladungstransport. Verbandtasche und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden, wo sie unter Umständen schlecht zu erreichen sind.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremfung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsysteem	Serie (direkt messend)

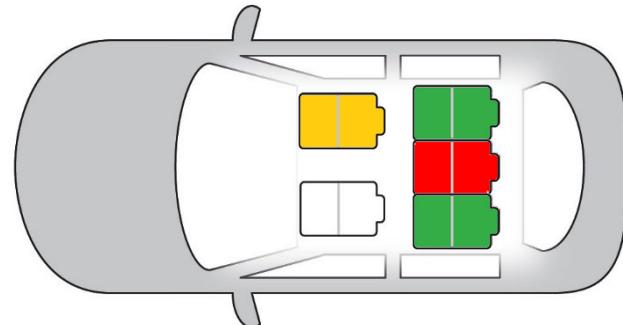
2,8 Kindersicherheit

⊕ Sehr gute 93 Prozent der möglichen Punkte sammelt der Mazda 6e bei den Crashtests für die Kindersicherheit. Isofix-Aufnahmen bietet der Japaner hinten außen sowie auf dem Beifahrersitz, man kann die meisten Sitze aber auch mit dem Gurt lagestabil befestigen. Vor dem Kauf empfiehlt sich eine Probemontage. Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie ungünstig, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen. Allerdings finden auf der Rückbank ohnehin keine drei Kindersitze Platz. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindesitze gut befestigen, allerdings sind einige Kindersitzmodelle herstellerseitig nicht zugelassen - hier hilft ein Blick in die Bedienungsanleitung weiter. Der Beifahrerairbag lässt sich über das Fahrzeugmenü deaktivieren, dann darf auf dem Beifahrerplatz auch ein nach hinten gerichteter Sitz verwendet werden.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren hat Mazda über simple Kipphebel realisiert, die auch vom Nachwuchs kinderleicht bedient werden können. An allen Seitenfenstern sowie an der elektrisch betätigten Heckklappe fehlt ein wirksamer

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

grün	sehr gut (0,6 – 1,5)	hellgrün	gut (1,6 – 2,5)	gelb	befriedigend (2,6 – 3,5)	orange
	ausreichend (3,6 – 4,5)			rot	mangelhaft (4,6 – 5,5)	

Einklemmschutz - hier haben wir deutlich erhöhte Schließkräfte von bis zu 270 N gemessen.

2,9 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erzielt die Limousine mit 74 Prozent der erreichbaren Punkte ein befriedigendes Ergebnis. Die Front ist nachgiebig gestaltet, lediglich die Motorhaubenkante sowie die steifen A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für

Passanten und Radfahrer. Der Notbremsassistent kann auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen und tat dies in den Testszenarien zuverlässig.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Für eine Vollladung der Batterie werden 78 kWh benötigt. Das Antriebssystem ist durchaus effizient, kann aber bei tiefen Temperaturen nicht zaubern - der Verbrauch steigt dann trotz der serienmäßigen Wärmepumpe deutlich an und die Reichweite sinkt entsprechend. Die gute Aerodynamik sorgt dafür, dass der

Verbrauch bei höheren Geschwindigkeiten nicht über die Maßen ansteigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Japaner eine Reichweite von rund 420 km. Aus den 18,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von lediglich 92 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest sehr gute 53 Punkte.

1,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite

entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,5 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 75 mg/km verbunden. Dafür gibt es einige Punkte Abzug, so dass der Stromer im Bereich Schadstoffe 43 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte

erzielen. In der Summe steht der Mazda 6e aber ausgezeichnet da, da er insgesamt 96 Punkte und die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest erzielt.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg in den Mazda 6e beginnt für die Variante mit dem kleineren 68,8-kWh-Akku in der Takumi-Ausführung bei 44.900 Euro. Für die getestete Takumi Plus-Ausstattung sind weitere 2.000 Euro fällig. Die Mittelklasse-Limousine ist dabei äußerst umfangreich ausgestattet und lässt kaum einen Wunsch offen. Damit zählt der Japaner zu den preislich attraktivsten Stromern in diesem Fahrzeugsegment, kann es in puncto Reichweite und Ladeleistung jedoch nicht mit den besten Konkurrenten aufnehmen. Die Unterhaltskosten halten sich im Rahmen, von der Kfz-Steuer sind E-Autos aktuell befreit. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur in der Haftpflicht (TK 18) moderat, die Teilkasko liegt bei TK 24, die Vollkasko sogar bei TK 28 - so ergeben sich insgesamt hohe Versicherungskosten. Zur Inspektion muss der 6e alle 12 Monate

oder 20.000 km - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Ausgaben für die Inspektionen sollten günstiger als bei Verbrenner-Modellen ausfallen, weil es weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel gibt. Jedoch kommen andere Wartungsumfänge wie die regelmäßigen Wechsel von Kühlflüssigkeiten hinzu. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss nach wie vor aufgrund des volatilen Marktes mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Mazda gibt auf das ganze Auto großzügige sechs Jahre Garantie bis 150.000 km, die sich gegen Aufpreis auf bis zu zehn Jahre bis 200.000 km verlängern lassen. Auf die Hochvolt-Batterie gewährt der Hersteller acht Jahre Garantie bis 160.000 km - letztere ist inzwischen Standard bei E-Autos.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	6e 245 Long Range Takumi	6e 258 Takumi
Aufbau/Türen	ST/5	ST/5
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	190 (258)
Max. Drehmoment [Nm]	320	320
0-100 km/h [s]	7,8	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,5 kWh E	16,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/28/24	18/28/24
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	883	868
Preis [Euro]	46.500	44.900

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko
SP = SuperPlus

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	9,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	173/394/419
• Dachlast/Anhängelast [kg]	685/752
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,30
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	54,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	115

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	190 kW/258 PS
Maximales Drehmoment	320 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stromfläche/cw-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19 W
Länge/Breite/Höhe	4.921/1.890/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	2.027/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	336/1.074 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto)	68,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	China, Nanjing

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	32,8 m
Reifengröße Testwagen	245/45 Z R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 5
Wendekreis links/rechts	12,4/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	18,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 92 g/km)
Reichweite	420 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeuggrenze (inkl. Außenspiegel)	2.165 mm
Leergewicht/Zuladung	1.994/393 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/785/1.365 l

KOSTEN

(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	51 Euro
Fixkosten	225 Euro	Wertverlust	465 Euro
Monatliche Gesamtkosten		869 Euro	
Steuer pro Jahr		68 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/28/24	
Basispreis 6e 258 Takumi Plus		46.900 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.258 km
Auffälligkeiten/Mängel	Regelung der Innenraumtemperatur ungenau

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

	sehr gut (0,6 – 1,5)		gut (1,6 – 2,5)		befriedigend (2,6 – 3,5)
	ausreichend (3,6 – 4,5)		mangelhaft (4,6 – 5,5)		

AUSSTATTUNG

TECHNIK

(im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüssellooses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkopplung (zzgl. Einbaukosten)	1.350 Euro ^o
Metalliclackierung	ab 850 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST

(ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	1,7
Innenraum	2,9	Sicherheit	1,9
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,1	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	0,7
Federung	2,3	Schadstoffe	1,7
Sitze	2,7		
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	1,7		

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	190 kW (258 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	60 kW
maximales Drehmoment	320 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,5 kWh/100km/422 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	68,8 kWh/n.b.
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	78,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	
Stufen / Einstellung	4/Menü

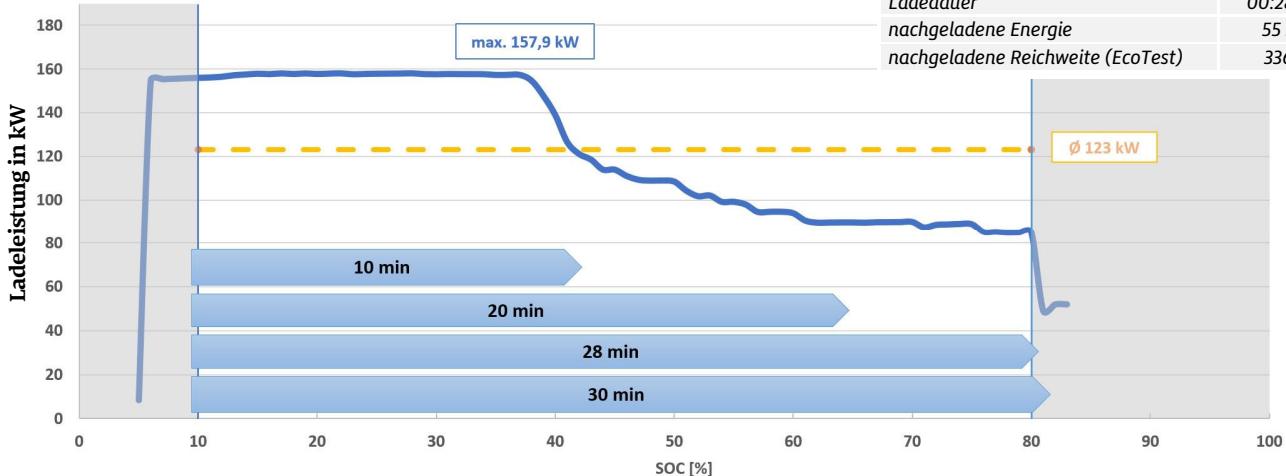
KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	60 - 34 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	60 - 10,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	19 - 7 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 165 kW	28 min*

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LAGEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	rechts hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, Fahrzeug entriegeln

LADEKABEL

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 20 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar (nur v/h Lichtspiel kurz nach Ladebeginn, anschließend dann)	

Ladevorgang 10 - 80 %

Ø Ladeleistung	123 kW
Ladedauer	00:28:00
nachgeladene Energie	55 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	336 km