

Joep de Heer
14 november 2026

Slimme zet

Zelfkennis maakt sterk, dat weten ze bij Mazda drommels goed. Dat bewijst het merk met de 6e, die nu, anderhalf jaar na zijn introductie, een opfrisbeurt krijgt. In een notendop: een nieuwe accu met hogere laadsnelheden Ã©n een dynamischer afstelling voor dat echte Mazda-gevoel. Maar dat is niet het enige slimme van de Japanners. De Mazda 6e is een elektrische auto met trots het Mazda-logo op de neus, maar onderhuids leunt hij op techniek van het Chinese Changan. En die samenwerking pakt goed uit. Mazda heeft in Europa een sterke merknaam en een uitgebreid dealernetwerk, maar miste nog een goede en betaalbare EV in het D-segment. Door de krachten te bundelen met Changan konden de Japanners voldoen aan de kritische eisen van Europese (lease)rijders. Met succes: in Nederland zijn er sinds de introductie in 2025 al ruim 1.200 exemplaren op kenteken gezet.

Toch kijkt Mazda alweer vooruit. Relevant blijven is essentieel in het drukbevochten elektrische segment, en dus worden de bekende irritaties met kop en staart aangepakt. Tijd om kennis te maken met de Mazda 6e modelupdate 2027.



Minimaal verschil

Mazda voegt met de modelupdate een nieuwe uitvoering toe aan het gamma. De Homura Business Edition moet de zakelijke doelgroep verleiden om een 6e op de shortlist te zetten. Met een fijn totaalpakket en, naar keuze, uitgevoerd in de kleur 'Aero Grey' (oftewel 'vuilniszakkengrijs') proberen de Japanners zoveel mogelijk zakelijke rijders in te pakken. En dat brengt ons direct bij een van de weinige uiterlijke veranderingen. De onderste sierstrips rondom de auto van deze specifieke uitvoering zijn uitgevoerd in glanzend zwart in plaats van chroom.

Verder zijn er nauwelijks verschillen, en dat was ook niet nodig. De 6e blijft in zijn algehele voorkomen een knappe verschijning, met het herkenbare Kodo-design aan de voorzijde en de kenmerkende ronde lichtunits aan de achterzijde. Niet voor niets was de auto winnaar van de World Car Design Award in het jaar 2026. Wel zijn we teleurgesteld dat Mazda de kleur Melting Copper uit de optielijst heeft geschrapt. Wat overblijft, zijn vooral grijstinten, zwart en wit. Gelukkig kunnen we nog wel terugvallen op Soul Red Crystal.



Strak en modern

Het interieur heeft de typische uitstraling van een zakenauto: strak, clean en vrijwel knoploos. Het grote scherm staat duidelijk centraal en de volledige bediening van de functies verloopt dan ook via dit scherm. Dat heeft zo zijn nadelen, want voor iedere kleine aanpassing moet je de menustructuur induiken. Split-screen, waarbij aan de ene helft je navigatie vanuit Apple CarPlay of Android Auto zichtbaar blijft, is (nog) niet mogelijk. Ongetwijfeld treedt na enige gewenning verbetering op, maar zeker tijdens deze kennismaking is het zoeken naar functies. Wel verdienen de snelheid van het systeem en de responstijd van het scherm complimenten.

Ons testexemplaar in trim Takumi Plus is voorzien van een Tan lederen en suÃ¨de afwerking. Dat oogt elegant en chic en tilt het interieur naar een hoger niveau. De Homura Business Edition, die zijn pijlen vooral richt op de zakelijke rijder, mag zich rijk prijzen met zwart leder en suÃ¨de, afgewerkt met rood stiksel.

De lange wielbasis van de 6e werpt zijn vruchten af in het interieur. Passagiers op de

achterbank hebben weinig reden tot klagen. De door de batterij verhoogde bodem zorgt wel voor een gekke knik in de knieÃ«n van langere passagiers, maar dat is een detail. Zwaarder weegt dat de bijrijdersstoel nog steeds niet in hoogte verstelbaar is; wat ons betreft kan dat eigenlijk niet in dit segment.

Aan de ruime kofferbak en praktische frunk zijn geen aanpassingen gedaan. Beide zijn nog net zo ruim bemeten als voorheen: 72 liter in de frunk en 465 liter in de kofferbak. Een aanhanger trekken mag tot 1.500 kg geremd.



Terug naar het Mazda-DNA

Vraag een handjevol trouwe Mazda-rijders waarom zij voor het Japanse merk kiezen en het woord 'rijbeleving' zal meerdere keren vallen. En dat stukje rijbeleving kwam, tot deze modelupdate, bij de 6e niet helemaal lekker uit de verf. De engineers hebben pen en steeksleutel ter hand genomen om zowel de stuurinrichting als de afstelling van het onderstel meer Mazda-DNA te geven. En dat is niet onverdienstelijk gelukt.

De handling van de auto heeft een fikse stap in de goede richting gezet en voelt minder kunstmatig. Auto en bestuurder staan plots met elkaar in verbinding, iets wat eerder zo gemist werd. Het onderstel is communicatief: je voelt wat er onder de auto gebeurt en ervaart echt meer connectie. Niet dat de auto spijkerhard is geworden, maar er is een goede balans gevonden tussen comfort en gevoel. Dit is precies de verbetering die de auto nodig had.

Een andere grote aanpassing aan de 6e zit onderhuids. Mazda schrapt de eerdere accupakketten en stapt over op Ã©Ã©n nieuwe configuratie: een 78 kWh lithium-ijzerfosfaat (LFP)-accu, gekoppeld aan een elektromotor van 258 pk en natuurlijk achterwielaandrijving. Met deze configuratie komt de jonge Mazda-telg tot een WLTP-actieradius van 560 km. Kortom: een welkome verbetering, vooral merkbaar tijdens lange ritten.

Minstens zo belangrijk is de geÃ¼pdatete laadsnelheid voor modeljaar 2027. Aan de DC-snellader kun je vanaf nu pieken tot 200 kW zien. In ideale omstandigheden levert dat in een klein half uur circa 390 kilometer extra rijbereik op. In de praktijk spelen temperatuur en het energieniveau (SoC) van de batterij daarbij een grote rol.

Wij kwamen tijdens onze testrit in de Spaanse bergen rondom Barcelona uit op een praktijkverbruik van 19,1 kWh per 100 kilometer. Daarmee zal je actieradius bij een volle accu reÃ«el gezien eerder rond de 450 tot 480 kilometer uitkomen.



Geen fratsen, gewoon overzichtelijk

Mazda is wars van ellenlange optielijsten die de prijs flink kunnen opdrijven. In de configurator krijg je drie uitvoeringen voorgeschoteld, en daar zul je het mee moeten doen. Nieuw voor modeljaar 2027 is de Homura Business Edition, die als taak heeft de harten van (lease) rijders sneller te laten kloppen. De verleiding moet 'm zitten in zwart Nappa-leder met rode stiksels, een sportievere uitstraling door donkere sierlijsten en een zwarte hemelbekleding.

Voor wie chic beter past, verwijst Mazda graag door naar de Takumi Plus, met keuze voor de nieuwe interieurkleur 'warm beige', uiteraard ook afgewerkt met Nappa-leder. Denk overigens niet dat alleen zakelijke rijders voor de 6e kiezen. Mazda geeft aan dat sinds de introductie ook particulieren graag voor het model gaan: bijna 40% van de kopers is particulier.

Ondanks de technische upgrade is de auto goedkoper geworden, wat ons Nederlanders als muziek in de oren klinkt. De Takumi Business Edition trapt af met â‚¬

40.990. Voor â,¬ 43.490 krijg je de sleutels van de Homura Business Edition in handen gedrukt en hekkensluiter is de Takumi Plus voor â,¬ 44.490. Een andere kleur dan het standaard Crystal White kost net iets meer dan â,¬ 1.000. Meer is er feitelijk niet nodig voor een volledig uitgeruste Mazda 6e, en dat maakt de prijsstelling behoorlijk scherp ten opzichte van een Tesla Model 3 Long Range, Volkswagen ID.7 en Polestar 2.



De pijnpunten voorbij

Mazda heeft goed geluisterd. Met de modelupdate voor 2027 pakt het merk precies de punten aan die de 6e tot nu toe nÃ©t niet helemaal af maakten: laden gaat sneller, Ã©Ã©n goede LFP accu en vooral de afstemming van stuur en onderstel brengt meer van dat herkenbare Mazda-gevoel terug. Daarmee verandert de 6e van een rationeel sterke EV in een auto die ook weer iets doet met de bestuurder.

Tel daar de complete uitrusting, de praktische inzetbaarheid en de scherpe prijsstelling bij op, en je krijgt een D-segment EV die ineens veel overtuigender in het speelveld staat. Het totaalpakket klopt nu en daarmee zijn er nog maar weinig bezwaren om de

6e niet op je shortlist te zetten.

Plus

+ Nu echt het Mazda-DNA
+ Betere accu
+ Snelladen is nu echt snel

Min

- Bijrijdersstoel niet in hoogte verstelbaar
- Niet meer te bestellen in 'Melting Copper'