



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV Takumi AWD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (241 kW / 327 PS)

SUVs sind gefragt, aller mehr oder weniger ernst gemeinten Ökobemühungen zum Trotz. Dem kann sich auch Mazda nicht entziehen, helfen die Pseudogeländegänger doch beim Geld verdienen. Die Japaner haben hierfür eine neue Plattform mit Längsmotoren entwickelt - dieses Konzept bedingt eher größere Fahrzeuge durch die längere Front. So verwundern die 4,75 m Länge des CX-60 nicht, welcher der erste Vertreter der neuen Plattform in Deutschland ist. Das Mittelklasse-SUV tritt selbstbewusst auf, charakteristisch ist die lange Motorhaube und die bullige Front, die durch die vergleichsweise kleinen Scheinwerfer noch monumentaler wirkt. Im ersten Moment mag es kritisch wirken, tatsächlich ist dieser Aufbau beim Fußgängerschutz sogar von Vorteil. Je nach Nutzung mehr oder weniger ein Feigenblatt ist der Plugin-Antrieb. Wer fleißig lädt, kann den Benzinverbrauch unter 5 l/100 km drücken, was zumindest ok ist. Hilfreich ist dabei die 2-phasige Ladefähigkeit, damit ist der CX-60 auch an einfachen 16-A-Wallboxen nach gut zwei Stunden wieder geladen. Ein gewichtiges Argument für den CX-60 PHEV: Er darf bis zu 2,5 t ziehen. Das können aber auch die bald folgenden Dieselmotorisierungen, die auf längeren Strecken die sinnvollere Alternative darstellen. Es ist bemerkenswert, dass Mazda neue Reihensechszylinder entwickelt hat - angesichts der guten Eigenschaften der Vierzylinder-Selbstzünder darf man auf die Sechszylinder gespannt sein. Alle Motoren sind an eine neue Achtgang-Automatik gekoppelt, die auf Mehrscheibenkupplungen setzt. Das gibt ein direktes Schaltgefühl, etwas Feinschliff darf aber noch sein. Den kann auch das Fahrwerk vertragen, das noch etwas straff wirkt angesichts des sonstigen Luxus. Den Innenraum hat Mazda mit vielen schönen Details aufgewertet. Filigrane Nähte und Stoffüberzug sowie Echtholzapplikationen fallen ins Auge. Platz gibt es genug, wobei die Beinfreiheit hinten angesichts der Außenlänge nicht so üppig ausfällt. Wer die neue Plattform effizienter nutzen möchte, muss noch auf den neuen Mazda 6 warten, der ebenfalls auf Längsmotor und Heckantrieb setzt und eine spannende Alternative zum 3er von BMW und der C-Klasse von Mercedes werden dürfte. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Hyundai Santa Fe, KIA Sorento, Seat Tarraco.

- ⊕ schöne Materialien und gute Verarbeitung, kräftiger Antrieb, gutes Zugfahrzeug (hohe Anhängelast und Allrad), 230 V Steckdose mit 1,5 kW (Verbrenner als Notstromaggregat)
- ⊖ hoher Verbrauch, Infotainment veraltet (Echtzeitverkehr fehlt, Sprachsteuerung rudimentär)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Den neuen Mazda CX-60 zeichnet eine sauber gefertigte Karosserie aus, die Bauteile sind gut verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und schmal verlaufen. Der Unterboden ist gut verkleidet, vorne und seitlich entsprechend geschützt; nur im Heckbereich gibt es keine separaten Abdeckungen, große "Freiräume" ergeben sich aber aufgrund der Abgasanlage auch dort nicht. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes Design, die Liebe zum Detail und die feinen Materialien; die oberen Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorne und hinten) sind geschäumt. Die Zierleisten sind mit hellem Stoff und feinen Nähten überzogen, helles Echtholz ergänzt die

Verkleidungen. Die Oberflächen sind haptisch angenehm und wirken edel. Großflächige harte Kunststoffflächen werden vermieden. Insgesamt ergibt sich ein hochwertiger Eindruck im CX-60 - die unteren Bereiche des Innenraums müssen aber mit weniger schmeichelnden, harten Kunststoffen auskommen. Die Verarbeitung jedoch ist hier wie da tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen. Eine nette Geste: Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern nach oben gedrückt und offen gehalten - bei einer so großen und schweren Haube wäre ein schnöder Haltestab aber auch kaum eine Alternative.

3,2 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Mazda CX-60 PHEV im Ecotest bei etwa 53 km - Mazda gibt in den technischen Daten also ziemlich optimistische 63 km elektrische Reichweite (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 50 l-Tankfüllung etwa 585 km weit. Das Aufladen der Batterie (angegebene Kapazität 17,8 kWh) dauert etwa 2 Stunden 20 Minuten bei 7,2 kW - der CX-60 PHEV kann zweiphasig geladen werden, so dass die höhere Ladeleistung auch an 11 kW-Wallboxen erreicht werden kann. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 17,0 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 547 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist nicht verfügbar. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der CX-60 bis zu einem Gewicht von 2,5 Tonnen - das ist üppig, erst recht für ein Plugin-Hybrid-Modell. Dieser Mazda ist also ein ausgewiesener Zugwagen. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m - absolut gesehen nicht

wenig, für ein so großes Auto aber ein guter Wert. Insbesondere für die Stadt sind die 2,15 m Breite inkl. Außenspiegel eine Herausforderung, die 4,75 Fahrzeuglänge machen es dabei nicht einfacher.

⊕ Gegen Aufpreis bringt der CX-60 PHEV eine 230 V Steckdose im Kofferraum mit, die bis zu 1.500 W abgeben kann - gespeist aus dem Hochvolt-Akku im Fahrzeugboden. Geht dessen Stromvorrat zur Neige, springt der Verbrenner an und lädt nach. So kann der große Mazda praktisch als Notstromaggregat genutzt werden.

⊖ Runflat-Reifen gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Man muss also bei einer Reifenpanne mit dem wenig praktikablen Reifenreparatur-Set behelfen. Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergeblich. Der Tankstutzen ist für einen Benziner ziemlich groß gestaltet und besitzt überdies keine Sperrklappe, so lässt sich zu einfach versehentlich Diesel einfüllen.

2,9 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist im Prinzip dank der großen Glasflächen nicht schlecht, allerdings schränken die breiten hinteren Dachsäulen die Aussicht empfindlich ein. Das bringt Nachteile insbesondere beim Abbiegen mit sich. Hinzu kommt die Sichteinschränkung durch die nicht ausreichend versenkbaren Kopfstützen der Rückbank. Während der Fahrer das Heck des SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die



Sehr breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten. Die wichtige Rückfahrkamera ist Serie, die 360-Grad-Rundumsicht via Kameras kostet Aufpreis. Mit ihr lassen sich beim Rückwärtsfahren oder Rangieren beispielsweise spielende Kinder gut wahrnehmen. Die ADAC Messung zeigt auch: Bodennahe Hindernisse kann man vorn wie hinten schlecht erkennen. Ein Parkassistent ist nicht erhältlich. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite und kostet extra. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzt nur der fahrerseitige Außenspiegel. "Einfache" Voll-LED-Scheinwerfer sind Serie, gegen Aufpreis gibt es die empfehlenswerten adaptiven Matrix-LED-Scheinwerfer mit Abbiegelicht und dynamischem Fernlichtassistenten (blendet gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus). Die Straßenausleuchtung ist insgesamt homogen und hell genug.

2,2 Ein-/Ausstieg

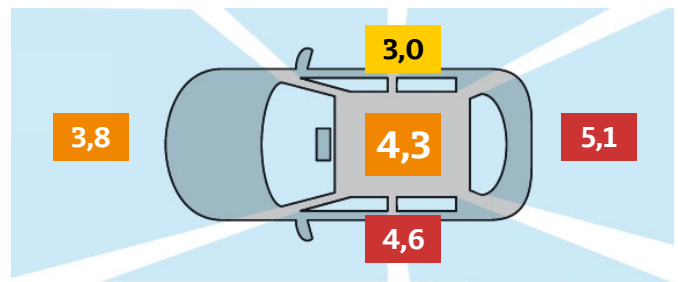
⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition recht bequem. Alle Türen werden an drei Positionen sicher offen gehalten. Die hinteren Türen öffnen praktisch im 90-Grad-Winkel. Über allen Türen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 62 cm. Allerdings ist der Schweller recht hoch, sodass man die Beine weit anheben muss. Immerhin ist die Schwellerhöhe innen niedrig, was das Aussteigen erleichtert. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, in der Takumi-Ausstattung überdies das schlüssellose Zugangssystem. Neben dem

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der CX-60 bietet einen angemessen großen Kofferraum, auch weil die Antriebskomponenten oder die Batterien den Stauraum kaum einschränken. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 440 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 600 l oder alternativ 11 handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 865 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.475 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es nur kleine und flache Fächer, die sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignen. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz.

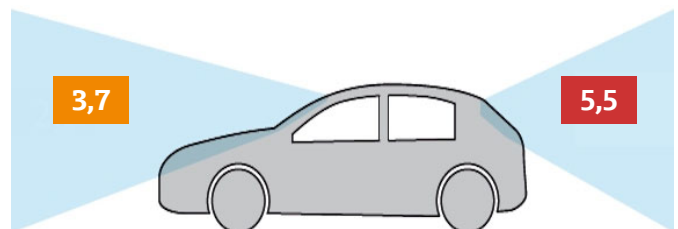
Rundumsicht

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



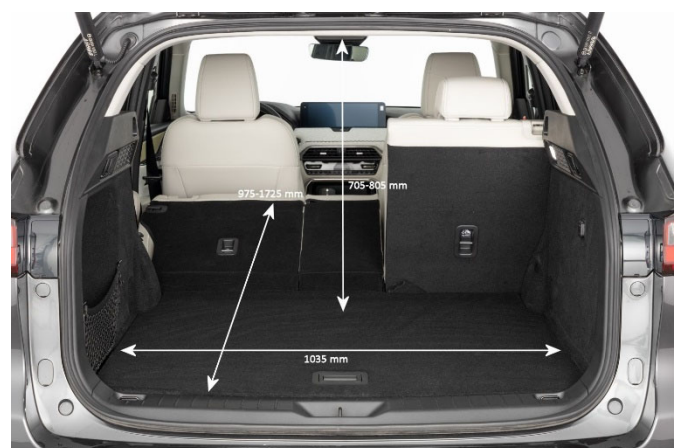
Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Fahrzeugschlüssel lässt sich der CX-60 auch über die App per kompatibelem Smartphone ver- und entriegeln.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Bei den Untersuchungen lies sich der CX-60 unbefugt öffnen, aber immerhin nicht starten. Weitere Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).



Mit 440 l Volumen bietet der Kofferraum des CX-60 viel Platz für das Gepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es selbst für die getestete Top-Ausstattung nur gegen Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Dann lässt sich auch die Öffnungshöhe der ausladenden Klappe begrenzen. Ist die Heckklappe ganz offen, muss man erst ab etwa 1,85 m Körpergröße auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Die Gepäckraumabdeckung wird von der sich öffnenden Heckklappe weiter nach oben ausgezogen und stört dadurch beim Beladen nicht; beim Schließen der Klappe rollt sie sich wieder in ihre Ausgangsposition - eine einfache und effektive Lösung, ganz ohne aufwendigen separaten elektrischen Antrieb. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt aber mit knapp 74 cm

ziemlich hoch über der Straße - das Gepäck muss daher recht weit angehoben werden. Innen stört keine Stufe, Ladekante und Kofferraumboden sind praktisch in einer Höhe. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich eine kleine Stufe im Bereich der Lehne. Das Gepäckraumrollo lässt sich unter dem Kofferraumboden verstauen. Der Gepäckraum wird von zwei Lampen, einer seitlich und einer in der Heckklappe, ausreichend erhellt.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umlegen. Das Umklappen funktioniert einfach und leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden; die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus erfolgen. Auf der linken Seite trennt ein Netz das seitliche Fach vom restlichen Kofferraum ab. Vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante ermöglichen es, ein Netz am Kofferraumboden zu spannen. Angesichts des ansonsten sehr durchdachten Innenraums wundert man sich über die fehlenden Taschenhaken in der oberen seitlichen Verkleidung. Ein Kofferraumtrennnetz ist mit an Bord, es lässt sich am Dachhimmel hinter der Rückbank oder direkt hinter den Vordersitzen einspannen.



Die mit ca. 74 cm recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

2,2 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist gefällig gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen. Es erfordert trotz der recht klaren Menüstruktur Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Suboptimal ist die etwas tiefe und unter den Monitor gerückte Anordnung des immerhin übersichtlich gestalteten Klimabedienteils. Die Sitze werden elektrisch eingestellt und bieten viele Einstellmöglichkeiten. Ebenso elektrisch justiert wird das Lenkrad. Praktisch alle Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, nur den Rädchen der Lüftungsdüsen fehlt die Illumination. Die elektrisch angetriebenen Fenster können leider nicht über die



Neben der Verarbeitungsqualität und der Materialanmutung kann der Mazda CX-60 auch durch eine funktionelle Bedienung überzeugen.

Fernbedienung geöffnet oder geschlossen werden - trotz sicher funktionierendem Einklemmschutz an allen Fenstern. Die Innenraumbeleuchtung wird vorn und hinten über Leseleuchten realisiert, zentrale Innenraumleuchten hat Mazda nicht untergebracht. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet; es besteht komplett aus einem Monitor, kann viele Informationen aber auch als analoge Instrumente anzeigen, z.B. Tempo, Tank- bzw. Ladungsstände oder die Temperaturen von Motor und Batterie. Das vollwertige Head-up-Display mit Projektion der Informationen in die Frontscheibe vor den Fahrer ist groß und zeigt viele praktische Infos - und ist erfreulicherweise sogar Serie. Kritik verdient nur der ziemlich spärlich ausgestattete Bordcomputer, der über Fahrdauer und Durchschnittsgeschwindigkeit keine Anzeige verlieren will. Mazda bietet zwar theoretisch eine Momentan- und eine Durchschnittsverbrauchsanzeige zu Benzin und

Strom, was sehr löblich ist - jedoch fällt der Elektronik in der Praxis das korrekte Verrechnen des Durchschnittsstromverbrauchs sehr schwer, es stimmt meist nicht mit dem tatsächlichen Verbrauch überein. Hier sollte ein Software-Update Abhilfe schaffen. Davon abgesehen tut sich Mazda mit vielen Anzeigen zum Hybridsystem und zahlreichen Einstellmöglichkeiten hervor, welche bei vielen Konkurrenten nicht zu finden sind, den Technikfan aber erfreuen. Praktisch und sehr gut zu erreichen ist der Drehdrückregler, mit dem das Infotainmentsystem gesteuert wird. So kann man schnell durch die Menüs surfen, unterstützt durch die Direktwahltasten rund um den Drehknopf. Einziger Nachteil: Längere Eingaben von Navigationszielen sind etwas mühsam, weil es keinen Touchscreen gibt und die Sprachsteuerung arg widerspenstig reagiert, wenn sie nicht alles ganz exakt vorgesetzt bekommt.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Nach heutigen Maßstäben kann das Infotainmentsystem im CX-60 nicht allzu viel. Konnektivitätsmöglichkeiten wie Echtzeitverkehrsinformationen sind nicht drin. Die Sprachsteuerung darf nur noch als rudimentär gelten, muss sie doch exakt die vorprogrammierten Befehle erhalten, um zu reagieren. Dass Navigationsziele nur mit Straße diktiert werden können und alleine der Ort zur Arbeitsverweigerung führt, ist mehr als bedauerlich. Dafür ist ab der zweiten Ausstattungslinie alles inklusive. Dabei sind neben Radio mit DAB+ auch ein zügig arbeitendes und leicht verständliches Navigationssystem. Entsprechende Geräte wie Smartphones

können über USB oder Bluetooth eingebunden werden, Apple CarPlay wie Android Auto sind auch kabellos möglich. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn und zwei hinten, allerdings alle im USB-C-Format. Die Plugin-spezifischen Remotedienste (z.B. Abfrage des Ladestands, Starten und Beenden des Ladevorgangs) sind inklusive. Die induktive Lademöglichkeit für Smartphones kostet Aufpreis, ebenso die 230 V Steckdosen für die Rückbank und den Kofferraum. Als Option ist ein Bose-Soundsystem mit 12 Lautsprechern erhältlich. Ein CD- oder DVD-Laufwerk gibt es dagegen nicht.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis knapp 1,95 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist

ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das zwar durch die recht wuchtig geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird, durch das aufpreispflichtige Panorama-Schiebedach und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnt.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe geht es alles andere als eng zu, die Platzverhältnisse im CX-60 sind großzügig. Bis 1,90 m große Personen finden ausreichend Kopffreiheit vor, das optionale Schiebedach im Testwagen schränkt den Dachbereich hinten etwas ein. Die Beinfreiheit reicht dagegen auch für 1,95 m große Menschen, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt sind. Das gute Raumgefühl wird durch den flachen Mitteltunnel kaum tangiert. Das große Panorama-Schiebedach (Option) reicht bis zur Rückbank und bringt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m ausreichend Platz.

2,7 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Innenraums kann der CX-60 nicht allzu sehr punkten. Die Sitze im Fond lassen sich in Längsrichtung nicht verschieben, nur die Lehnenneigung kann in zwei Positionen variiert werden. Ablagen findet man genügend. Vorn gibt es zwei Becherhalter, angemessen große Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelarmlehne sowie eines in der Mittelkonsole.

Hinten hat der Mazda Türfächer mit Flaschenhaltern sowie Getränkehalter in der Mittelarmlehne zu bieten. Hinter den Vordersitzen gibt es geschlossene Lehnentaschen. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und mit feinem Filz auskleidet.

2,5 KOMFORT

3,0 Federung

Es ist gar nicht so leicht, den Fahrkomfort des CX-60 PHEV zu charakterisieren. Einerseits hat das Fahrwerk eine straffe Ausrichtung, teilt den Insassen gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten den Straßenzustand vergleichsweise deutlich mit. Allerdings zeigt sich die Federung bei Geschwindigkeitshügeln wiederum recht schluckfreudig. Auf der Landstraße wird erst sehr schlechte Straßenbeschaffenheit nervig, bis dahin federt der CX-60 Unebenheit aber durchaus motoviert ab. Auf der

Autobahn kann man lange Strecken problemlos und entspannt zurücklegen, nur beeinflusst von seltenen Stuckerneigungen, wenn regelmäßige Bodenwellen in unfairer Abstand liegen und die Karosserie anregen. Viele Konkurrenten in dieser Preisregion bieten - zumindest gegen Aufpreis - adaptive Dämpfer, welche die Möglichkeiten der Kombination von Fahrkomfort und Fahrdynamik erweitern.

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze werden in der höchsten Ausstattung standardmäßig elektrisch eingestellt und verfügen neben den üblichen Einstellmöglichkeiten auch über eine Sitzneigungseinstellung. Für die Fahrerseite gibt es eine Memory-Funktion für die Einstellungen. Die Lordosenstützen lassen sich zwar nur in der Intensität und nicht in der Höhe justieren, das aber immerhin elektrisch. Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne insgesamt gut geformt und bieten eine gute Rückenunterstützung. Sie engen nicht ein,

bieten dadurch aber auch nur mäßigen Seitenhalt - für eine komfortorientierte Ausrichtung sehr gut geeignet, weniger für die flotte Kurvenhatz. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet kaum Seitenhalt, auch wenn die Polsterung selbst für längere Strecken durchaus angenehm ausfällt. Selbst Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, auch weil genug Platz zur Verfügung steht. Der hintere Mittelsitz ist recht schmal und für Erwachsene unbequem gepolstert, eignet sich damit nur für kurze Strecken.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 67,4 dB(A) im Innenraum. Das ist nur ein zufriedenstellender Wert, allerdings kommt der Testwagen mit optionalem Panoramaschiebedach daher, was sich meist nicht unbedingt vorteilhaft auf die Innengeräusche auswirkt. Allgemeine Fahrgeräusche fallen kaum auf, man kann mit dem CX-60 sehr entspannt lange Strecken zurücklegen. Die Windgeräusche nehmen erst bei Autobahntempo etwas zu, sind ansonsten kaum explizit wahrnehmbar. Bei den Motoren ist das anders - sowohl der Elektromotor als

auch der Verbrenner sind vom Stand weg hörbar, wenngleich natürlich zunächst nur dezent. Gerade beim E-Antrieb ist das ungewöhnlich - man ist nicht sicher, ob die futuristischen Klänge gewollt oder technisch bedingt sind. Solange man die ruhige Gangart pflegt, ist die Welt in Ordnung und der Antrieb ein dezenter Zeitgenosse. Die flotte Fahrt quittiert der Verbrenner dann aber mit hohen Drehzahlen - die ein Saugmotor eben braucht - und teilt seine Anstrengungen lautstark mit.

1,9 Klimatisierung

⊕ Im CX-60 ist die Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer separat vorwählen; Luftaustritt und Lüftungsintensität können nur gemeinsam gewählt werden. In der Takumi-Ausstattung sind Sitzheizung vorn und hinten,

Sitzlüftung vorn sowie Lenkradheizung ebenfalls Serie. Abgedunkelte hintere Scheiben kosten extra, die Standklimatisierung bringt unser Testwagen aufpreisfrei mit, sie lässt sich auch über die Mazda-App am Smartphone steuern.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Das Hybridsystem des CX-60 PHEV besteht aus einem Vierzylinder-Saugbenziner mit 191 PS und maximal 261 Nm Drehmoment sowie einem Elektromotor mit 175 PS und 270 Nm Drehmoment. Die Systemleistung beträgt 327 PS und das Systemdrehmoment 500 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor problemlos alleine den Vortrieb besorgen. Der doppelte Antrieb setzt den CX-60 bei Bedarf sehr flott in Bewegung, obwohl über 2,1 Tonnen schon als Leergewicht ziemlich bremsen. Mazda verspricht 5,8 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von abgeregelten 200 km/h. Gemessene 3,5 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein ausgezeichneter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße sehr zügig und sicher

umgesetzt werden. Von 80 auf 120 km/h braucht der Japaner kaum länger, hier vergehen nur 4,3 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 0,7 s. Ist man rein elektrisch unterwegs, fühlt sich die Leistung nicht unbedingt nach den 175 PS des Elektromotors an, träge verhält sich der CX-60 aber auch nicht. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h dauert rein elektrisch etwa 9,4 s. Anders als bei vielen Plugin-Konkurrenten trägt der Elektromotor im CX-60 maßgeblich zur hohen Systemleistung bei und ist daher alles andere als ein "Feigenblatt". Insgesamt kann der Mazda Plugin bei Bedarf mit seinem gut ansprechenden Motoren und der bulligen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im großen CX-60 setzt Mazda beim Verbrenner auf einen Vierzylinder, der zudem ohne Turboaufladung auskommt. Dank des kräftigen Elektromotors muss man diese Entscheidung leistungstechnisch nicht bereuen. Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, das Ansprechverhalten des Antriebs ohne Tadel. Oft verrät nur der Tacho, dass es schon zügiger vorangeht, als man eigentlich denkt. Bei der Laufkultur kommen schon eher Zweifel auf, wobei der Benziner angemessen vibrationsarm läuft. Eher ist es die Akustik - bei

starkem Beschleunigen und hohen Drehzahlen schwingen sich die beiden Motoren zum Duo Infernale auf, wobei man sich angesichts des interessanten Klangbilds nicht immer sicher ist, ob die "Klänge" nur vom Verbrenner kommen. So oder so, etwas übertrieben laut ist es schon - schnell legt man wieder die ruhige Gangart ein, was letztlich auch dem Verbrauch zugutekommt. Denn Brummen oder dergleichen kennt der Benziner selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen nicht.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Mazda verbaut nun eine neue Achtgang-Automatik. Prinzipiell wie ein klassisches Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler und Planetenradsätzen sowie Lamellenkupplungen aufgebaut, nutzt es jedoch keinen hydraulischen Wandler, sondern eine ins Getriebe integrierte Mehrscheiben-Ölbakcupplung. Das soll einen höheren Wirkungsgrad und eine kompaktere Bauform bringen, in jedem Fall fühlt sich die Kraftübertragung sehr direkt an, ähnlich wie bei einem Schaltgetriebe oder einem Doppelkupplungsgetriebe. Zusätzlich wirkt der Elektromotor

auf die Eingangswelle. Das Zusammenspiel der Kupplungen und Motoren ist ziemlich komplex - Mazda scheint es beim Testwagen aus der ganz frühen Produktion noch nicht umfassend im Griff zu haben, denn immer wieder spürt man die Schaltvorgänge und die Zu- und Abschaltungen der Antriebe. Bisweilen wird ein Kuppelvorgang auch akustisch herb unterlegt. Feinschliff ist hier noch nötig, aber sicherlich durch ein Software-Update in Vorbereitung. Über die Schaltpadel am Lenkrad kann man durch die acht Gänge schalten. Was aber selten nötig ist, weil die Elektronik die

Gänge üblicherweise recht treffsicher auswählt, dabei selbst im Sportmodus auf niedrige Drehzahlen bedacht ist. Die Drehzahlsprünge zwischen den acht Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik der Motoren. Die Rekuperationsleistung kann im Bordmenü ein gestellt werden, direkt am Getriebewählhebel ist das nicht möglich. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare

Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist. Eine Autohold-Funktion ist Serie. Der Wählhebel liegt günstig und hat eine griffige Form, nur die Gasse ist gewöhnungsbedürftig, aber in sich logisch. Der Hebel rastet in der jeweiligen Position ein - schaltet man den Motor ab ohne P zu wählen, muss man vor dem nächsten Fahrzeugstart den Hebel erst wieder in die Parkposition bringen.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Mazda CX-60 liegt insgesamt sicher auf der Straße und lässt sich von engen Kurven solange nicht aus der Ruhe bringen, bis man anbremst - dann drängt das Heck leicht nach außen, wird aber vom ESP eingebremst. Der Geradeauslauf ist gut, der Japaner vermittelt im Alltag ein sicheres Fahrgefühl. Die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken halten sich auch bei forciertem Fahrweise noch in Grenzen, sind aber ausgeprägter als bei einem flacheren Kombi wie dem Mazda 6. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen vermeidet der Allradantrieb erfolgreich, zumal die hecklastige Auslegung der Kraftverteilung ohnehin der Traktion zugutekommt. Was sich bei flotter Kurvenfahrt schon andeutet, wird beim ADAC Ausweichtest offensichtlich: Der Mazda CX-60 hat ein "leichtes" Heck, will also mehr den Dynamiker als den langweiligen

Sicherheitsfanatiker markieren. Fährt man flott durch die Gassen und lenkt stark ein, folgt der Mazda zwar zunächst gut dem Lenkeinschlag, lässt sein Heck jedoch langsam, aber bestimmt ausscheren. Dann ist Gegenlenken gefragt, damit dem gewünschten Kurs weiter gefolgt werden kann. Sonderlich vertrauenserschütternd ist das Verhalten nicht, weil das ESP eher zaghaft einschreitet. Allerdings erfolgt der angedeutete Dreh vergleichsweise langsam, so dass genug Zeit zum Reagieren und Gegenlenken bleibt. Das zurückhaltende ESP hat bei dynamischer Gangart aber auch seine Vorteile, denn der ziemlich große Mazda kann präzise durch die Gassen gescheucht werden und verliert dabei wenig Tempo. Dem aktiven Fahrer kommt ein solches Verhalten bzw. eine solche Abstimmung entgegen.

2,5 Lenkung

⊕ Die im Mazda CX-60 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt noch gut abgestimmt. Sie ist zufriedenstellend direkt übersetzt - von Anschlag zu Anschlag sind jedoch 3,3 Lenkradumdrehungen nötig, weil die Räder recht weit eingeschlagen werden können. Selbst bei schnellen und weiten Lenkbewegungen kommt die Servounterstützung ausreichend nach, so dass es sich am Lenkrad nicht schwergängig anfühlt. Die Lenkung wirkt etwas entkoppelt

und im ersten Moment nicht so präzise, zeigt aber beim Fahren die nötige Genauigkeit. Auf Langstrecken ist das angenehm, weil nicht nervös. Dennoch bietet sie eine angemessene Rückmeldung, bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Mazda gelassen steuern. Um die Mittellage erhält man genügend Rückmeldung, was dem Geradeauslauf zugute kommt.

2,1 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag einwandfrei, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Entwickler sehr gut hinbekommen - den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei

als Generator arbeitet. Muss der CX-60 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 34,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein wirklich gutes Ergebnis für ein so großes und schweres Auto. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ In der höchsten Ausstattungslinie Takumi ist die Sicherheitsausstattung sehr umfassend - wengleich auch noch nicht komplett. Das Driver Assistance Paket lässt sich Mazda dann doch noch extra bezahlen, schade angesichts des so schon stolzen Preises. Erst mit dem Paket ist die Absicherung dann wirklich allumfassend, denn zusätzlich erhält der CX-60 Matrix-LED-Licht, den Notbremsassistenten für den rückwärtigen Verkehr, die adaptive Temporegelung (ACC) und einen funktionserweiterten Geschwindigkeitslimit-Assistenten. Immer dabei sind ein vollwertiges Head-Up-Display, ein Notbremsassistent vorn, Der Spurhalteassistent mit Lenkunterstützung, der Spurwechselassistent, die Ausstiegswarnung, die Müdigkeitserkennung und die Verkehrszeichenerkennung. Der Geschwindigkeitsbegrenzer kann mit einem Knopfdruck jeweils die erlaubte Höchstgeschwindigkeit aus der Verkehrszeichenerkennung (Serie, Fusion aus Kamera und Kartenmaterial) übernehmen. Die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung arbeitet bis 200 km/h; einen Stauassistenten gibt es auf Wunsch auch. Immer an Bord ist die direkt über Sensoren in den Reifen messende Reifendruckkontrolle.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (September 2022) bescheinigt dem Mazda CX-60 einen guten Insassenschutz, der mit 88 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Insgesamt gibt es dafür die vollen fünf Sterne. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Ebenfalls Serie sind ein Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen und hintere Seitenairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,95 Meter große Personen, hinten ist man bis 1,75 m Körpergröße geschützt, wobei bei größeren Menschen der Dachhimmel ebenfalls eine Abstützfunktion übernehmen kann und damit das Risiko eines Schleudertraumas reduziert wird. Nach einem Unfall kann der Mazda selbstständig über die integrierte SIM-Karte einen Notruf absetzen. Das Trennnetz für den Kofferraum ist serienmäßig, es kann hinter den Rücksitzen oder hinter den Vordersitzen montiert werden.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten finden unter dem Kofferraumboden Platz, sind dort im Notfall aber nicht immer leicht zu erreichen, z.B. wenn der Kofferraum beladen ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

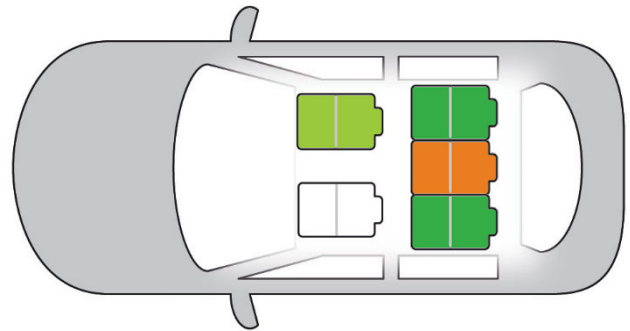
1,9 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Mazda im Euro NCAP-Crashtest sehr gute 91 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag wird über die Sitzbelegungserkennung automatisch deaktiviert, wenn dort ein Kindersitz eingebaut wurde. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, hinten auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Dank angemessener Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platzeinnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig und sensibel reagierenden Einklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist.

Kindersitze

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



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)

1,7 Fußgängerschutz

⊕ Der Mazda CX-60 bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 89 Prozent der erreichbaren Punkte – ein wirklich gutes Ergebnis, das die Wirksamkeit der durchdachten Frontgestaltung zeigt. Einzig die Kanten der Motorhaube ergeben ein etwas höheres Verletzungsrisiko für Fußgänger.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der CX-60 Plugin über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen. Ein Nachtsichtsystem ist nicht verfügbar.

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit den Plugin-Hybriden ist das so eine Sache - unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwändige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen einen Sinn. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eher für eine Diesel-Motorisierung im CX-60 entscheiden. Immerhin ein Vorteil beim Mazda-Plugin: er kann zweiphasig mit bis zu 7,2 kW geladen werden. So kann man die leere Batterie in rund 2 Stunden und 20 Minuten wieder vollladen. Und das auch an Ladepunkten, die nur 16 A pro Phase abgeben, wie bei vielen privaten Wallboxen üblich. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 53 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mazda gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 63 km nach WLTP an – bei verhaltener Fahrweise und hohem

Innerortsanteil ist das sogar zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 31,7 kWh/100 km (inklusive

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 8,5 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 9,4 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,4 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,6 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der

2,7 Schadstoffe

Obwohl Mazda keinen Partikelfilter verbaut, sind die Partikelemissionen insgesamt niedrig - die gesetzlichen Grenzwerte werden deutlich unterschritten, die strengeren Ecotest-Grenzen weitgehend eingehalten. Der CX-60 ist sogar sauberer als einige seiner Konkurrenten mit Partikelfilter. Der Vorteil der Mazda Lösung: weniger Abgasgedruck und damit ein theoretisch geringerer Verbrauch. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen sind gering, nur im sehr anspruchsvollen

CX-60 e-Skyactiv PHEV auf den ersten 100 km 14,0 kWh (Strom) und 4,7 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 197 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel magere 18 von 60 möglichen Punkten.

Autobahnzyklus steigen die CO-Emissionen etwas an. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 33 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plugin-Mazda damit bei 51 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

3,6 AUTOKOSTEN

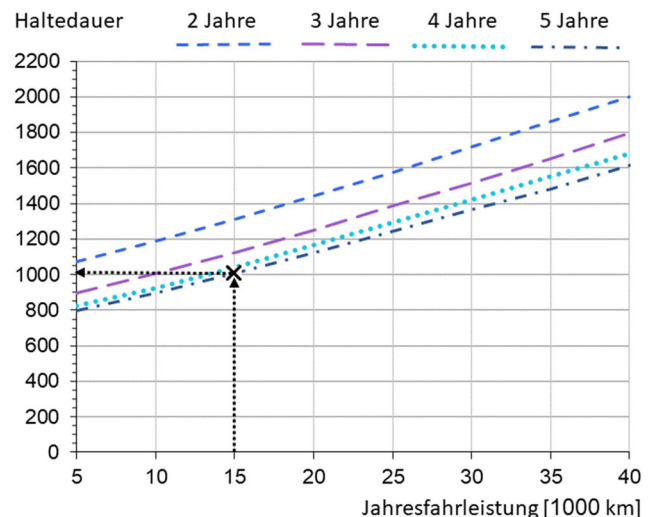
3,6 Monatliche Gesamtkosten

Über 56.000 Euro sind eine Menge Geld und erscheinen auf den ersten Blick ein stolzer Preis für den Mazda zu sein. Genauer betrachtet ist das Angebot aber gar nicht so schlecht, denn die Serienausstattung der Takumi-Linie ist durchaus üppig. Neben der aufwendigen und kräftigen Antriebstechnik gibt es auch viel Komfortdetails wie elektrische und belüftete Sitze oder allerlei Assistenten. Mazda kombiniert die meisten verfügbaren Extras in Paketen, die angesichts ihres Umfangs günstig sind, jedoch teuer für den, der nur ein Detail aus dem Paket möchte. Beispiel: Will man die induktive Handy-Ladeschale, muss man 2.800 Euro in das Convenience & Sound Paket investieren. Weil dann auch die 230 V Steckdosen, 360 Grad Kameras, das Bose Soundsystem und die elektrische Heckklappe dabei sind. Weitgehend voll ausgestattet, steht auf dem Preisschild des Testwagens sogar 62.900 Euro drauf. Die Kfz-Steuer liegt bei 50 Euro im Jahr, das ist günstig. Teuer dagegen kommt die Versicherung, denn bei der Vollkasko liegt der Mazda bei 27 - die Klasse 18 in der Haftpflicht kann das kaum ausgleichen. Die Teilkasko liegt bei 23. Das Wartungsintervall beträgt zwar 20.000 km, jedoch möchte Mazda den CX-60 jedes Jahr zur Wartung sehen. Vorteilhaft ist die lange Garantie für den CX-60, der Hersteller steht 6 Jahre bis 150.000 Euro für Defekte gerade. Auf die Hochvoltbatterie gibt es sogar 8 Jahre bis 160.000 km Garantie - bei Elektroautos inzwischen

Standard, die meisten Plugins haben jedoch keine so lange Batteriegarantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1008 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-Skyactiv PHEV AWD Automatik	e-Skyactiv D 200 Automatik	e-Skyactiv D 254 AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	6/3283	6/3283
Leistung [kW (PS)]	241 (327)	147 (200)	187 (254)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/4000	450/1400	550/1500
0-100 km/h [s]	5,8	8,4	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	212	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	1,5 S	4,9 D	5,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	33	127	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/23	19/27/23	19/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	50	379	407
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	855	1072	1097
Preis [Euro]	47.390	51.750	51.350

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, geregelt	
Hubraum	2.488 ccm
Leistung	241 kW/327 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,5 l
CO ₂ -Ausstoß	33 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	kA/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.745/1.890/1.686 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/597 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.726 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hofu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104W
Reifenmarke Testwagen	GoodYear Eagle F1 Asymmetric 5
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	4,7 l + 14,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	9,4/7,4/9,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	110 g/km (WTW* 197 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/547 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/865/1.475 l

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

Betriebskosten	183 Euro	Werkstattkosten	122 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	561 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1008 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/23		
Basispreis CX-60 e-Skyactiv PHEV Takumi AWD Automatik	56.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.710 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleine Software-Bugs, Schaltgeräusche

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. * 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-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.600 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.600 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach Panorama-Glas-Schiebedach	1.300 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	1,5	Bremse	2,1
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,5
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	1,7
Innenraum-Variabilität	2,7	Umwelt/Ecotest	3,5
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	4,2
Federung	3,0	Schadstoffe	2,7
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	1,9		

Stand: November 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer