



Mazda CX-60 e-Skyactiv D 200 Takumi Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW/200 PS)

Während sich die meisten großen Hersteller mit neu entwickelten Elektroautos hervortun und weniger aufmerksamkeitshaschend die Dieselmotorisierungen sukzessive aus dem Angebot nehmen, kommt Mazda im Jahr 2023 mit einem komplett neuen Turbodiesel um die Ecke. Und das nicht mit irgendeinem, sondern mit einem großen 3,3-l-Reihensechszylinder. Die beiden Leistungsstufen mit 200 und 254 PS lassen schon vermuten, dass es keine Performance-Motoren sind, vielmehr wurde auf gute Effizienz großen Wert gelegt. Das sollen die Werksangaben mit rund 5 l/100 km untermauern, die angesichts der Karosseriegröße und des Gewichts aufhorchen lassen.

Im Ecotest kann die schwächere Variante den versprochenen Verbrauchswert nicht ganz halten, aber 6,4 l/100 km sind angesichts der Leistung und der Größe des Fahrzeugs ein respektable Wert, zumal gleichzeitig die Abgase vorbildlich sauber gereinigt werden. Die Fortschritte gegenüber dem älteren 2,2-l-Vierzylinder sind eklatant. Nutzt man das neue Mildhybridsystem geschickt, sind Verbrauchswerte von unter 5 l/100 km in der Praxis tatsächlich umsetzbar - für ein so großes SUV mit entsprechend guter Laufkultur durchaus beeindruckend, stellt es doch so manchen Vierzylinder der Konkurrenz in den Schatten.

Im Innenraum gefallen das angemessene Platzangebot und die gute Verarbeitung. Die Ausstattung ist üppig, aber trotz Top-Ausstattungsline noch nicht komplett - das wäre erst mit den zwei optionalen Paketen erreicht. Das Infotainmentsystem hinkt allerdings vielen modernen Konkurrenten hinterher. Der penible Feinschliff der Motoreffizienz ist Fahrwerk und Lenkung offenbar nicht im gleichen Maße zu Teil geworden, denn man würde sich etwas mehr Fahrkomfort und mehr Präzision am Volant wünschen. Die Achtgangautomatik hat auch noch ihre kleinen Ruckler, das soll aber bald durch ein Update optimiert werden. So oder so ist der neue CX-60 e-Skyactive D 200 ein besonderes Auto, das auf sympathische Weise gegen den Strom schwimmt. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Mercedes GLC, Volvo XC60.

- + **kultivierter Reihensechszylinder, hohes Sparpotenzial durch Mildhybridtechnik, saubere Abgase, gute Verarbeitung und schöne Materialien, hohe Anhängelast**
- **Infotainment nicht mehr auf der Höhe der Zeit (Echtzeitverkehr, intuitive Sprachsteuerung), Fahrwerk, Getriebe und Lenkung können noch Feinschliff vertragen**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **4,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	3,1

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 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

3,0 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,4 l Diesel pro 100 km kommt man mit einer Tankfüllung von 58 l über 900 km weit - nicht nur im Zeitalter der Elektroautos ein respektable Wert. Der CX-60 D 200 hat serienmäßig einen AdBlue-Tank mit nur 6,7 l Inhalt; der AdBlue-Verbrauch fällt aber niedrig aus, so dass auch mit der geringen Menge über 10.000 km gefahren werden kann. Wieder aufgefüllt wird über einen sinnvoll platzierten Einfüllstutzen unter der Tankklappe. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 552 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck locker aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Reling zur einfacheren Befestigung gibt es nicht - das ist ungewöhnlich für ein SUV. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier

2,9 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist 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 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

Verkleidungen. Die Oberflächen sind haptisch angenehm und wirken edel. Großflächige harte Kunststoffflächen werden vermieden. Insgesamt ergibt sich ein wertiger 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.

schwerer E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er immerhin bis zu 2,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - damit eignet sich der CX-60 gut als Zugwagen, zumal er über Heckantrieb verfügt. Noch souveräner zieht die Allrad-Variante mit mehr Leistung schwere Anhänger.

Bei einer Reifenpanne steht das serienmäßige Reifenreparaturset zur Verfügung, das jedoch oft nicht viel weiterhilft. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad kann über das Zubehörprogramm erworben werden, dann sind überdies Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,75 m Länge ist der CX-60 für die Stadt eigentlich schon etwas zu groß, zumal er inklusive Außenspiegel eine Breite von 2,15 m aufweist. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m, was die Handlichkeit zusätzlich einschränkt.



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

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.

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 beinahe im 90-Grad-Winkel. Über allen Türen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn knapp 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 Fahrzeugschlüssel lässt sich der CX-60 auch über die App per kompatiblen Smartphone ver- und entriegeln.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reich-

2,0 Kofferraum-Volumen

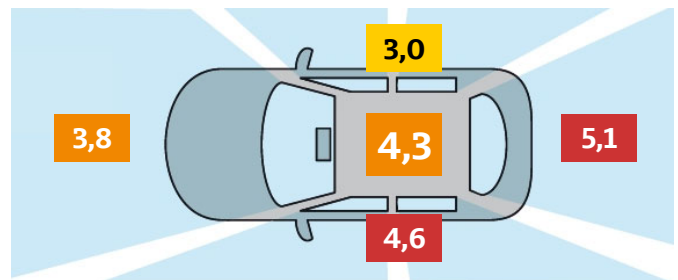
⊕ Der CX-60 bietet einen angemessen großen Kofferraum, auch weil die Antriebskomponenten den Stauraum nicht einschränken (Mildhybrid-Batterie im Fahrzeugboden unter Fahrersitz). Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 440 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 600 l oder 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 Fächer, die sich für kompaktes Zubehör eignen. Ein Notrad kann nachgerüstet werden, dafür muss aber auch der Styropor-Einsatz unter dem Kofferraumboden ausgewechselt werden.

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 bereits ab etwa 1,85 m Körpergröße auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Die Gepäckraum-

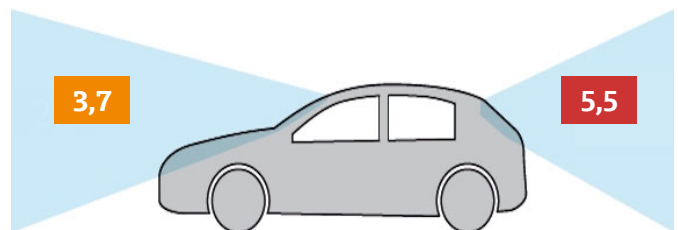
Rundumsicht

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.



weitenverlängerer 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.

abdeckung 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 auf 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

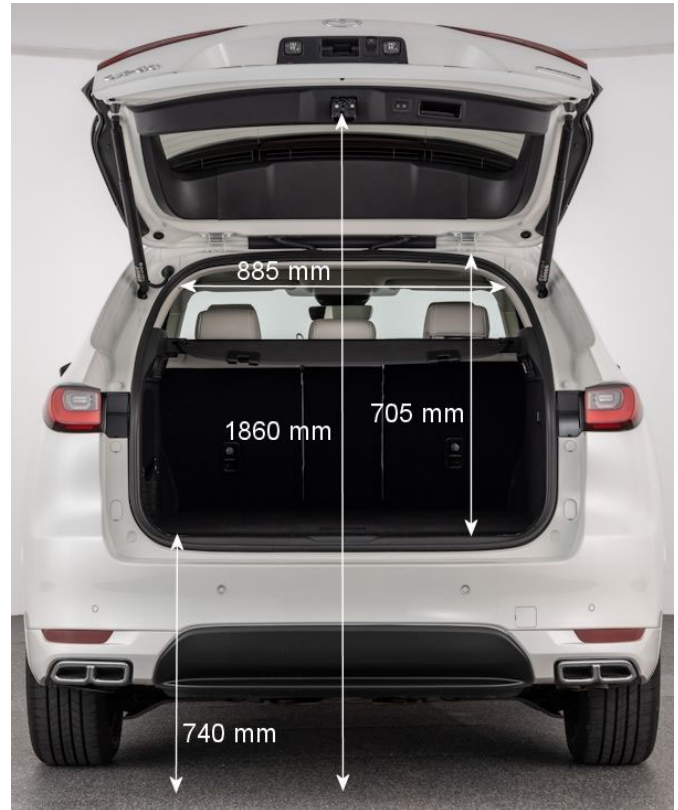
⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umlegen. Das Umklappen funktioniert einfach und leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden; die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus erfolgen. Auf der linken Seite trennt ein Netz das 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.

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 verstellt 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 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.



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

Ladungsstände oder die Temperaturen von Motor und Batterie. Leider verschwinden die sehr schön gestalteten digitalen Rundinstrumente, sobald man die adaptive Geschwindigkeitsregelung aktiviert. Das serienmäßige vollwertige Head-up-Display mit Projektion der Informationen in die Frontscheibe vor den Fahrer ist groß und zeigt viele praktische Infos. Kritik verdient nur der ziemlich spärlich ausgestattete Bordcomputer, der über Fahrtdauer und Durchschnitts-



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

geschwindigkeit keine Anzeige verlieren will. Immerhin werden Momentan- und Durchschnittsverbrauch angezeigt. Praktisch und sehr gut zu erreichen ist der Drehdrückregler, mit dem das Infotainmentsystem gesteuert wird und der heute nur noch in wenigen Fahrzeugen zu finden ist. 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,

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Nach heutigen Maßstäben kann das Infotainmentsystem im CX-60 nicht allzu viel. Online-Funktion 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 schon ab der zweiten Ausstattungslinie alles inklusive. Dabei sind neben Radio mit DAB+ auch ein zügig arbeitendes und leicht verständliches Navigationssystem. Entsprechende Geräte wie Smartphones

die Sprachsteuerung als Alternative wenig hilfreich. Sie reagiert arg widerspenstig, wenn sie nicht alles ganz exakt vorgesetzt bekommt. Der Monitor hat zwar eine Touchfunktionalität, die ist aber für die Bedienung von Apple CarPlay und Android Auto vorgesehen. Das Display ist recht weit vom Fahrer entfernt und damit per Touch nicht optimal zu bedienen.

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. Bei der Dieselvariante beschränken sich die Remotedienste auf das Abfragen des Fahrzeugzustands und das Auf- und Zusperrern - mit Plugin-Antrieb ergeben sich durch die App-Bedienung mehr Möglichkeiten. 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 zwölf 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.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Der Fahrkomfort beim CX-60 ist ein komplizierter Punkt - kurz formuliert: Adaptive Dämpfer würden es sicher einfacher machen, die Anforderungen an Fahrsicherheit und Komfort besser zusammenzubringen. Da Mazda diese elektronische Regelung jedoch nicht anbietet, musste man Kompromisse eingehen. So ist der CX-60 für seine Klasse und seinen Anspruch eigentlich zu straff ausgelegt. Das Zusammenspiel von Hinterachse und Vorderachse ist unharmonisch, hinten federt der Japaner spürbar straffer als vorn. Bei Kälte fühlt sich das Fahrwerk noch etwas straffer an als bei Wärme oder wenn das Auto warm gefahren ist. Insgesamt kann man mit dem Fahrwerk leben, wenn man sich darauf einlässt - freilich könnte es zwei Runden Feinschliff noch vertragen.

Gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten teilt das Fahrwerk den Insassen den Straßenzustand vergleichsweise deutlich mit. Allerdings zeigt sich die Federung bei Geschwindigkeitswippen 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, allerdings spürt man Kanten wiederum deutlicher. Viele Konkurrenten in dieser Preisregion bieten - zumindest gegen Aufpreis - adaptive Dämpfer und damit einen besseren, der Fahrzeugklasse entsprechenden Fahrkomfort.

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze lassen sich in der höchsten Ausstattung standardmäßig elektrisch einstellen 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. Auch Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, weil genug Platz zur Verfügung steht. Der hintere Mittelsitz ist recht schmal und für Erwachsene unbequem gepolstert, eignet sich damit nur für kurze Strecken.

2,7 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 67,9 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.

Der kräftige und große Dieselmotor macht dagegen keinen Hehl aus seiner Arbeit. Er grummelt sonor im Hintergrund vor sich hin, solange man gemütlich unterwegs ist. Fordert man mehr Leistung ab, wird der Selbstzünder bei mittleren Drehzahlen deutlich lauter und trommelt kernig aus dem Motorraum - die Leistungsabgabe wird akustisch fulminant untermalt, erst recht beim Ausdrehen. Für die einen ein Hochgenuss, für die anderen zu viel des Guten - man bleibt dann lieber gemütlich unterwegs.

2,1 Klimatisierung

⊕ Im CX-60 ist die Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer separat vorwählen; eine Dreizonen-Ausführung ist nicht zu haben, ungewöhnlich für ein Mittelklasse-SUV. 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, eine Standklimatisierung ist für die Dieselvarianten nicht erhältlich - sie bleibt dem Plugin vorbehalten.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ 200 PS und 450 Nm maximales Drehmoment klingen erst mal nicht so beeindruckend, muss der Turbodiesel mit dem CX-60 doch einen ziemlichen Brocken auf Tempo wuchten. Jedoch hat der Motor sechs Zylinder und 3,3 Liter Hubraum - seine Leistungsentfaltung und seine Nachdrücklichkeit lassen eher mehr als die Papierwerte vermuten. So ist der CX-60 D 200 messbar flotter unterwegs als vergleichbar starke Konkurrenten, die nur über einen Zweiliter-Vierzylinder verfügen. Ein wenig mag auch der Elektromotor des Mildhybridsystem

helfen, der immerhin bis zu 17 PS und 153 Nm Drehmoment beisteuern kann.

Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der CX-60 in flotten 4,6 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,0 s. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 0,9 s tadellos - besonders hier zeigt sich das schnelle Ansprechen durch die Zusammenarbeit von Elektromotor und Sechszylinder. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mazda 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 212 km/h.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für die Laufkultur bringt es fühlbare Vorteile, dass Mazda auf einen Reihensechszylinder setzt. Denn trotz der hohen Einspritzdrücke und des harten Diesel-Verbrennungsprinzips spürt man nur minimale Vibrationen im Innenraum. Brummen bei sehr niedrigen Drehzahlen oder Dröhnen beim Ausdrehen - nicht mit dem neuen Mazda-Diesel, egal ob wenig oder viel Last abgefordert wird. Der Motor wird einfach nur sonor klingend lauter, je höher er drehen muss - für Anhänger des klassischen Motorsounds ein Genuss. Wer sich dem

Zeitalter der Elektromobilität näher fühlt, lässt es dann lieber beim Dahin-Cruisen, was der Mazda-Diesel mit akustischer Zurückhaltung quittiert.

Das Ansprechverhalten des Turbomotors ist einwandfrei, er reagiert zügig auf Gasbefehle und profitiert ganz offensichtlich vom Mildhybridsystem. Die Leistungsentfaltung gefällt sehr gut, sie ist ausgesprochen gleichmäßig über das gesamte Drehzahlband.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Mit dem neuen Achtgang-Automatikgetriebe ist das so eine Sache. Eines vorweg: Mazda hat für den Sommer 2023 ein Softwareupdate mit optimierter Steuerung versprochen. Das hat auch seine Berechtigung, den hin und wieder "verschluckt" sich das Getriebe beim Schalten und ruckelt dann uncharmant. Prinzipiell wie ein klassisches Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler und Planetenradsätzen sowie Lamellenkupplungen aufgebaut, nutzt das Mazda-Getriebe jedoch keinen hydraulischen Wandler, sondern eine ins Getriebe integrierte Mehrscheiben-Ölbadkupplung. 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, Plugin und Mildhybrid unterscheiden sich hier hauptsächlich durch die Leistung des Elektromotors. Das Zusammenspiel der Kupplungen und Motoren ist ziemlich komplex - Mazda scheint es beim Testwagen noch nicht umfassend im Griff zu haben, denn immer wieder spürt man die Schaltvorgänge und die Zu- und Abschaltungen der Antriebe. Feinschliff ist hier noch nötig, aber das Software-Update wie erwähnt in Vorbereitung.

Die Konstruktion des Getriebes erlaubt es auch beim Mildhybrid, dass der Elektromotor den CX-60 kurze Strecken

alleine antreiben kann. Bei Mildhybriden ist es eine Besonderheit, wenn bei konstanter Geschwindigkeit und niedriger Lastanforderung der Verbrenner ausgeschaltet wird und für kurze Strecken nur der "kleine" Elektromotor antreibt. Dieser Betriebszustand trägt aber dazu bei, dass man mit dem CX-60 ausgesprochen sparsam unterwegs sein kann, wenn man die Möglichkeiten optimal nutzt. Verbräuche um 4,5 l/100 km im gemischten Betrieb sind dann durchaus möglich. 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 nicht zu groß, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik des Motors.

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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Mazda CX-60 liegt insgesamt sicher auf der Straße und lässt sich von engen Kurven nicht so schnell aus der Ruhe bringen. Bis man anbremsst - 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 forcierter Fahrweise noch in Grenzen, sind aber ausgeprägter als bei einem flacheren Kombi wie dem Mazda 6. Durchdrehende Räder beim vollen Beschleunigen hat man nur beim Abbiegen und auf Nässe, dann greift die Traktionskontrolle spät und zu zaghaft ein. Ansonsten bietet der Heckantrieb und die ausgewogene Gewichtsverteilung gute Voraussetzungen für eine brauchbare Traktion. Man spürt, dass der CX-60 "geschoben" und nicht "gezogen" wird.

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 vertrauenserweckend ist das Verhalten nicht, weil das ESP eher moderat einschreitet. Allerdings erfolgt der angedeutete Dreh vergleichsweise langsam, so dass genug Zeit zum Reagieren und Gegenlenken bleibt. Das zurückhaltende ESP hat bei dynamischer Gangart jedoch 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. Das gezeigte Fahrverhalten passt gut zum Sportmodus, ist aber grundsätzlich aktiv. Für den "Normalfahrer" ohne Motorsportambitionen sollte Mazda eine konservativere Abstimmung wählen, die das SUV früher einbremst und damit weniger Ausscheren zulässt.

2,8 Lenkung

Die im Mazda CX-60 verbaute elektrische Servolenkung ist insgesamt ordentlich 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. Allerdings arbeitet die Lenkung grundsätzlich etwas schwer-

gängiger als das sonst in dieser Klasse üblich ist. Sie 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. 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 der moderaten Rekuperationsverzögerung des E-Motors und der Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Entwickler sehr gut hinbekommen – den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Schwache Bremsungen über-

nimmt 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 (Test 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 seitlich von vorn bis hinten 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)

2,1 Kindersicherheit

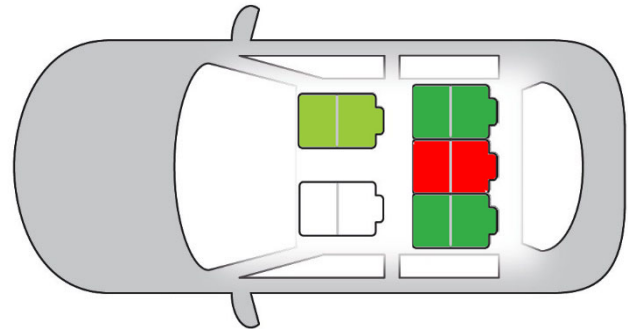
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Mazda im Euro NCAP-Crashtest sehr gute 91 Prozent der möglichen Punkte. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag wird über die Sitzbelegungserkennung automatisch deaktiviert, wenn dort ein Kindersitz 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. Ein Nachtsichtsystem ist nicht verfügbar.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des CX-60 e-Skyactive D 200 mit dem Dreiliter-Turbodiesel und Heckantrieb liegt im ADAC Ecotest bei 6,4 l Diesel pro 100 km. Dieser Wert sieht zunächst wenig beeindruckend aus. Allerdings kann man deutlich sparsamer unterwegs sein, wenn man die Potenziale des Mildhybridsystems effektiv nutzt. Hilfreich ist hier eine möglichst gleichmäßige Fahrweise, die mehr Einsparpotenzial hebt als beispielsweise beim Mazda CX-5 mit dem 184 PS starken Diesel. Letzterer hat im Ecotest einen Verbrauch von 7,3 l/100 km erzielt, bei gleichzeitig schlechteren Schadstoffwerten. Gerade im Vergleich zum CX-5 sieht man den erheblichen technischen Fortschritt des Sechszylindermotors im CX-60. Beim neuen CX-60 D 200 ergibt sich somit eine CO₂-Bilanz von 197 g/km. Im CO₂-Bereich kann der Wagen damit immerhin 18 Punkte erzielen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km. Im urbanen Bereich zeigen sich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert das SUV 5,5 l/100 km (ein Liter weniger als der CX-5) und auf der Autobahn 8,1 l/100 km (0,5 l weniger).

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	59	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der für einen Sechszylinder günstige Verbrauch zeigt nur einen Teil des Fortschritts, ebenfalls beachtlich sind die niedrigen Schadstoffemissionen. Konnte der Vierzylinder-Diesel von Mazda im Ecotest noch nicht so überzeugen, sieht es beim neuen Turbodiesel ganz anders aus. Die Partikelemissionen liegen ohnehin Diesel-typisch auf sehr niedrigem Niveau. Jetzt hat der Mazda aber auch seine NOx-Emissionen in allen Lebenslagen im Griff. Sie sind

Abschnittsweise kaum noch messbar, obwohl die Analytik auch noch ein tausendstel Gramm erfassen kann. In allen Abschnitten - sogar beim schwierigen Kaltstart - ist eine signifikante Reduzierung der Emissionen gelungen. Die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe sind absolut verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten gibt es 68 Punkte - das reicht leider nur für drei von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

4,1 AUTOKOSTEN

4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Anschaffungspreis für die getestete Motorvariante mit der Ausstattung Takumi liegt bei mindestens 53.250 Euro - das ist eine Menge Geld, angesichts des Konkurrenzumfelds aber immer noch fair eingepreist. Man bekommt dafür ein Auto mit reichlich Platz und viel Ausstattung. Besonders und inzwischen besonders selten - erst recht zu diesem Preis - ist der Reihensechszylinder-Diesel, der in der "schwächeren" Ausbaustufe mit Heckantrieb und Automatik kombiniert ist. Das hilft immerhin beim Kraftstoffsparen, wobei das volle Potenzial des Antriebs beim Ecotest noch gar nicht zum

Vorschein kommt. Die Takumi-Ausstattung kann mit zwei Paketen komplettiert werden, dann hat man wirklich ein modernes SUV mit allen aktuellen Komfort- und Assistenz-Extras.

Hervorzuheben ist die üppige Garantie von sechs Jahren, das gibt Kalkulationssicherheit. Die Steuer liegt bei üppigen 382 Euro pro Jahr - hier wirkt sich der große Hubraum negativ aus. Ebenso nicht gerade günstig fallen die Aufwendungen für die Versicherung aus, die Haftpflicht liegt bei Typenklasse 19, Teilkasko bei 23, Vollkasko sogar bei 27.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-Skyactiv PHEV Prime-Line AWD Automatik	e-Skyactiv D 200 Prime-Line Automatik	e-Skyactiv D 254 Exclusive-Line 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 (NEFZ/WLTP)	1,50/1,5 S	5,0/5,0 D	5,2/5,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	33/33	128/128	137/137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/23	19/27/23	19/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	50	382	402
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	955	977	1114
Preis [Euro]	47.390	46.150	51.350

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

6-Zyl.-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	3.283 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.745/1.890/1.680 mm
Leergewicht/Zuladung	1.890/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.726 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	58 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)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear EAGLA F1 Asymmetric 5
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,5/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	168 g/km (WTW* 197 g/km)
Reichweite	905 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.948/552 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/865/1.475 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	145 Euro
Fixkosten	174 Euro	Wertverlust	656 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1119 Euro		
Steuer pro Jahr	382 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/23		
Basispreis CX-60 e-Skyactiv D 200 Takumi Automatik	53.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.01.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.584 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.600 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.550 Euro° (Paket)
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	Serie/1.600 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.215 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,8
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	2,1
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	1,7
Innenraum-Variabilität	2,7	Umwelt/EcoTest	2,6
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	3,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Juli 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer