



Mazda CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV Takumi Plus AWD Automatik

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (241 kW / 327 PS)

Lange Jahre hat Mazda auf leichte und pragmatische Modelle gesetzt, ist dabei gern auch den unkonventionellen Weg gegangen und bot damit den Kunden eine erfrischende Alternative. Der legendäre MX-5 war und ist nicht von ungefähr so erfolgreich. Kleinwagen, Kompaktmodelle, Limousinen und Kombis waren natürlich gesetzt. Aber auch Mazda kann sich den Ansprüchen der Zeit nicht ewig entziehen, und so nahm man schließlich auch SUVs mit ins Portfolio auf. Seit 2022 markiert der CX-60 das obere Ende der Mazda-Modellreihen und wird nun von einer noch größeren Variante, dem CX-80, übertroffen. Bei Größe und Masse erreicht das SUV neue Sphären, knapp fünf Meter Länge und knapp 2,3 t sind eine Ansage. Das Gewicht des Testwagens kommt nicht von ungefähr, immerhin bringt er einen Plugin-Hybrid-Antrieb mit. Die 17,8 kWh große Batterie ist für den Kurzstreckeneinsatz gedacht. Führt man weiter, treibt zusätzlich ein 2,5-l-Vierzylinder an. Der Antrieb funktioniert gut, auf langen Strecken versteht man aber schnell, warum Mazda einen 70-l-Tank eingebaut hat: Ein Benziner in einem großen Auto kann schwerlich sparsam sein. Führt man häufiger längere Strecken, ist der famose Dieselmotor für den CX-80 eine spannende Alternative. Der neu entwickelte Reihensechszylinder kann erstaunlich sparsam sein. Die erwähnte Länge des CX-80 hat aber ebenso ihren Grund, denn der Innenraum bietet bis zu sieben Sitzplätze. Wenigstens sechs Erwachsene können problemlos unterkommen, sofern nicht alle besonders groß gewachsen sind. Mazda hatte schon lange keinen Van mehr im Angebot - nun gibt es endlich wieder eine Möglichkeit, mehr als vier Mitfahrer in würdiger und regeltreuer Form mitzunehmen. Wählt man die Takumi Plus Ausstattung, ist praktisch alles, was es für den CX-80 gibt, serienmäßig an Bord. Die Wahl bleibt zwischen Sechs- und Siebensitzer, wobei es ersteren mit dicker Mittelarmlehne und zusätzlicher Sitzlüftung in Reihe zwei gibt. Wer das große Glasschiebedach nicht braucht, kann sich das "Plus" sparen. Denn für die Topausstattung möchte Mazda 66.800 Euro haben. Leicht und günstig war früher - heute regiert der Luxus. **Konkurrenten:** als PHEV: Hyundai Santa Fe. Allgemein: u.a. KIA Sorento, Skoda Kodiaq, VW Tayron.

⊕ gute Verarbeitung und wertige Materialien, kräftiger Antrieb, hohe Anhängelast, üppiges Platzangebot selbst für sechs Erwachsene, umfassende Ausstattung inkl. Panorama-Schiebedach

⊖ hoher Verbrauch, mäßige elektrische Reichweite, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 4,1

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆☆

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Mazda CX-80 ist sauber gefertigt. Die Bauteile sind gut verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und schmal verlaufen. Der Unterboden ist gut verkleidet, vorn und seitlich entsprechend geschützt; nur mittig und im Heckbereich gibt es keine separaten Abdeckungen, große "Freiräume" ergeben sich aber aufgrund der Abgasanlage auch dort nicht. Die Fahrwerksteile sind mit separaten Luftleitverkleidungen versehen, um die Aerodynamik zu verbessern. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes Design, die Liebe zum Detail und die feinen Materialien; die oberen Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorn und hinten) sind geschäumt. Die großflächigen 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 im oberen Bereich vermieden. Insgesamt ergibt sich ein wertiger Eindruck im CX-80 - die unteren Bereiche des Innenraums müssen aber mit weniger schmeichelnden, harten Kunststoffen auskommen. Die Verarbeitung 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.

2,9

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Mazda CX-80 PHEV bei 56 km - Mazda gibt in den technischen Daten etwas optimistische 60 km elektrische Reichweite (WLTP) an. Führt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 70-l-Tankfüllung etwa 815 km weit. Das Aufladen der Batterie dauert etwa zweieinhalb Stunden bei 7,2 kW - der CX-80 PHEV kann zweiphasig geladen werden. Sehr schade, dass es nur einen Typ-2-Anschluss gibt, denn unter der seitlichen Ladeklappe wäre problemlos auch für eine CCS-Ladedose Platz - das würde die Kompatibilität zum Ladenetzwerk deutlich erhöhen. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 17,0 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Um den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Brutto-Batteriekapazität nur zum Teil genutzt und zusätzlich bei Kälte noch mehr Reserve in der Batterie gehalten, wodurch sich die rein elektrische Reichweite entsprechend verringert. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und für AC-Ladepunkte (Typ-2-Stecker) sind serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 605 kg - das reicht für sechs Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, praktische

Dachschielen sind Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenso bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der CX-80 bis zu einem Gewicht von 2,5 Tonnen - das ist reichlich, erst recht für einen Plugin-Hybriden. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei hohen 12,8 m - hier wirkt sich der gestreckte Radstand aus und macht den CX-80 gegenüber den kleineren Mazda-Modellen spürbar unhandlicher. Insbesondere für die Stadt sind die 2,15 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal. Mit knapp fünf Meter Länge wird die Parkplatzzuche auch nicht einfacher.

⊖ Runflat-Reifen gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar, es würde unter dem Kofferraumboden keinen Platz finden. Man muss sich also bei einer Reifenpanne mit dem wenig praktikablen Reifenreparatur-Set behelfen. Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergeblich.

2,8 Licht und Sicht

Wie schon sein kleinerer Bruder bietet auch der CX-80 angemessene große Glasflächen und damit einen passablen Blick aus dem Auto. Die Rundumsicht insgesamt wird jedoch durch die breiten hinteren Dachsäulen empfindlich eingeschränkt. Das bringt Nachteile insbesondere beim Abbiegen mit sich. Hinzu kommt die Sichteinschränkung durch die nicht ausreichend versenkbaren Kopfstützen der mittleren Rücksitze. 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 immer Serie, die 360-Grad-Rundumsicht via zusätzlicher Kameras beim Takumi Plus ebenso. Mit den Kameras 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. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzt nur der fahrerseitige Außenspiegel. Adaptive Matrix-LED-Scheinwerfer mit Abbiegelicht und dynamischem Fernlichtassistenten (blendet gezielt andere Verkehrsteilnehmer aus) sind Serie. Die Straßenausleuchtung ist insgesamt homogen und hell. Die Scheinwerferreinigungsanlage ist ebenfalls dabei, heutzutage eine Seltenheit.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann man mit dem Blinker keinen Spurwechsel anzeigen - das ist ungünstig beispielsweise beim Abschleppen oder am Stauende.

2,2 Ein-/Ausstieg

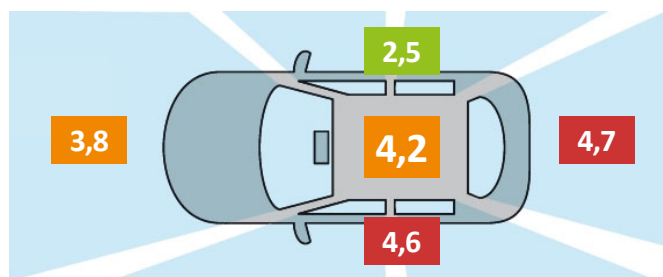
⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt durch die großen Türen und die erhöhte Sitzposition recht bequem; nur das Entern der dritten Sitzreihe gestaltet sich konzeptbedingt deutlich mühevoller - mit entsprechender Gelenkigkeit aber kein Problem. Alle Türen werden an drei Positionen sicher offen gehalten. Die 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 Plus-Ausstattung überdies das schlüssellose Zugangssystem. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der CX-80 auch über die App per kompatibelem Smartphone ver- und entriegeln.



Die Rundumsicht im Mazda CX-80 ist dank großer Glasflächen passabel, wird aber durch breite hintere Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen im Fond eingeschränkt, was besonders beim Abbiegen stört.

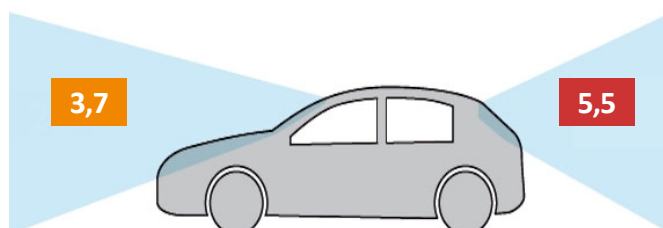
Rundumsicht

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.



⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Schlüssel eine Weile nicht bewegt, schaltet er seine Funkübertragung ab - dann klappt ein Diebstahl via Signalverlängerung nicht mehr. Jedoch sollte ein Funksystem grundsätzlich so gesichert sein, dass der Fahrzeugdiebstahl nicht möglich ist. Technisch ist dies inzwischen kein Problem mehr. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Beim Stauraum bietet der CX-80 reichlich - solange man nicht alle Sitzplätze nutzt. Die Variabilität ist durch die verschiebbaren mittleren Sitze groß, für die Kofferraummessung im ADAC Autotest legen wir der Vergleichbarkeit halber nachfolgende Sitzeinstellungen fest: Die Sitze der zweiten Sitzreihe (ausgehend von den Vordersitzen) sind so eingestellt, dass dort jeweils eine 1,85 Meter große Person sitzen kann. Bleibt die dritte Sitzreihe eingeklappt, beträgt das Kofferraumvolumen bis zur Kofferraumabdeckung 375 l und bis unter das Dach 680 l. Alternativ lassen sich bis zu 16 Getränkekisten verstauen. Stellt man die beiden Klappsitze ganz hinten auf, reduziert sich der Stauraum auf bescheidene 155 l. Klappt man alle Rücksitze zusammen, erweitert sich der Stauraum auf 765 l bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) bzw. auf 1.545 l bis zum Dachhimmel hoch. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch ein kleines Fach, das aber nur etwa 25 l fasst.



Bei aufgestellter 3. Sitzreihe fasst der Kofferraum des Mazda nur noch bescheidene 155 l. Lässt man die 3. Sitzreihe im Boden verschwinden, so vergrößert sich das Volumen auf maximal 680 l. Wenn man alle Register ziehen möchte und auch die hintere Sitzreihe umklappt, so ergibt sich eine Ladefläche von annähernd zwei Metern mit einem maximalen Volumen von bis zu 1.545 l.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der elektrische Antrieb für die Heckklappe ist in der getesteten Top-Ausstattung Serie. Die Öffnungshöhe der ausladenden Klappe lässt sich begrenzen. Ist die Heckklappe ganz offen, muss man bereits ab etwas über 1,85 m Körpergröße auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Während die Gepäckraumabdeckung beim CX-60 von der sich öffnenden Heckklappe nach oben ausgezogen wird und sich beim Schließen der Klappe wieder in ihre Ausgangsposition einrollt, muss man sie im größeren CX-80 manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt aber mit rund 76 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 umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein relativ ebener Ladeboden, jedoch mit zahlreichen Lücken durch die Sitzkonfiguration mit zwei Einzelsitzen und der großen Mittelkonsole in der zweiten Reihe. Das Gepäckraumrollo lässt sich unter dem Kofferraumboden verstauen. Der Gepäckraum



Trotz seiner üppigen Außenmaße öffnet die elektrische Heckklappe recht niedrig und bereits Personen ab 1,85 m Körpergröße müssen auf ihren Kopf achten. Ebenso fällt die recht hohe Ladekante von 76 cm auf, welche das Beladen von schweren Gegenständen erschwert.

wird von zwei Lampen, einer seitlich und einer in der Heckklappe, ausreichend erhellt.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Es gibt den CX-80 als Siebensitzer mit durchgehender Bank in der zweiten Reihe oder als Sechssitzer wie den Testwagen mit jeweils zwei Einzelsitzen in allen drei Reihen. Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich einzeln umklappen, der Klappmechanismus funktioniert einfach. Die beiden hintersten Sitze lassen sich per Lasche entriegeln und auf und zu klappen - simpel, aber nicht immer besonders leichtgängig. Die Gurte

können nicht eingeklemmt werden, hier muss man also nicht extra Sorgfalt walten lassen. Die Ladekabel, das Bordwerkzeug und Verbandkasten sowie Warndreieck finden unter dem Kofferraumboden Platz. Vier Verzurrrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes. Bei allem Lob für das Ladeabteil, seitliche Fächer im Kofferraum fehlen leider.

2,0

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 - aber definitiv besser als eine Integration der Bedienelemente in das Infotainmentsystem. 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; es gibt aber eine helle und praktische "Wasserfallbeleuchtung" über der Mittelkonsole. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet; es besteht komplett aus einem Monitor, kann viele Informationen aber auch über analoge Instrumente anzeigen, z.B. Tempo, Drehzahlmesser und Tankstand oder die Temperatur vom Motor. 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 ist groß und zeigt viele praktische Infos. Kritik verdient nur der ziemlich spärlich ausgestattete Bordcomputer, der über Fahrdauer und Durchschnittsgeschwindigkeit keine Anzeige verlieren will. Immerhin werden Momentan- und Durchschnittsverbrauch



Für die meisten Bedienfälle des Alltags bietet der Mazda noch haptische Tasten oder Drehregler. Möchte man jedoch speziellere Anpassungen vornehmen, so muss man sich durch die teils etwas unlogische Menüstruktur kämpfen.

angezeigt, und zwar sowohl von Benzin als auch von Strom. Jedoch ist wie schon beim CX-60 PHEV die Angabe zum durchschnittlichen Stromverbrauch in Kombination mit dem durchschnittlichen Benzinverbrauch falsch, es wird ein zu hoher Stromverbrauch angegeben.

Praktisch und sehr gut zu erreichen ist der Drehdruckregler, 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, die Sprachsteuerung als Alternative ist leider wenig hilfreich. Diese 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.

2,3

Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Infotainmentsystem im CX-80 gibt es in vergleichbarer Form auch in den anderen Mazda-Modellen. Als Mazda-Fahrer kennt man sich folglich schnell aus, selbst wenn man im CX-80 neu ist. Wie aber bei den anderen Modellen ist das Infotainment nach heutigen Maßstäben nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Online-Funktionen wie Echtzeitverkehrsinformationen sind nicht drin. Die Sprachsteuerung darf nur noch als rudimentär gelten, muss sie doch exakt die vorprogrammierten Befehle erhalten, um richtig zu reagieren. Dass Navigationsziele nur mit Straße diktiert werden können und alleine der Ort zur Arbeitsverweigerung führt, ist sehr schade. Dafür ist schon ab der zweiten Ausstattungslinie alles inklusive. Grundsätzlich dabei in allen CX-80 sind neben Radio

mit DAB+ das zügig arbeitende und leicht verständliche 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, 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 (u.a. Steuerung Laden und Klimatisierung). Die induktive Lademöglichkeit für Smartphones gibt es aufpreisfrei, ebenso die zwei 230-V-Steckdosen im Kofferraum (150 W + 1.500 W) sowie ebendort die 12-V-Steckdose. In der getesteten

Ausstattung ebenfalls Serie ist ein Bose-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot vorn fällt angemessen aus. Auf dem Fahrerplatz finden bis etwas über 1,90 m große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für rund 2,10 m große Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist ebenso angenehm wie das Raumgefühl, das zwar durch die recht wichtig

geratene Mittelkonsole etwas geschmälert wird, durch das serienmäßige Panorama-Schiebedach und die vergleichsweise großen Fensterflächen jedoch gewinnt. Auch schön: In den Türtafeln gibt es eine indirekte Ambientebeleuchtung.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Im Fondbereich steht reichlich Platz zur Verfügung. In der zweiten Sitzreihe finden Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m Platz, wobei die Kopffreiheit limitierend ist. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, steht dahinter üppig Beinfreiheit zur Verfügung, die theoretisch für bis zu 2,10 m große Leute genügen würde. Selbst in der dritten Reihe wird es erst ab rund 1,80 m Körpergröße beengt, dann geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Beinfreiheit ganz hinten würde sogar für über 1,90 m große Personen ausreichen. Es können also sogar sechs Erwachsene gemeinsam im CX-80 reisen. Die Innenbreite ist wie vorn auch in Reihe zwei und drei ausreichend und trägt zum angenehmen Raumempfinden bei. Das Panorama-Glasdach reicht nur bis über die zweite Reihe, lässt aber für ein angenehmes Raumgefühl genug Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz. Wird der Fahrersitz auf einen Fahrer mit 1,85 m Größe eingestellt, so haben hinten auch noch Personen mit bis zu 2,10 m Größe ausreichend Platz.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Der CX-80 bietet eine vergleichsweise gute Innenraumvariabilität - hier hat er insbesondere in der zweiten Sitzreihe seinem kleineren Bruder CX-60 etwas voraus. Denn die Einzelsitze in der mittleren Reihe kann man längs verschieben und die Lehnenneigung variieren bzw. die Lehnen umklappen. Drehen oder ausbauen mit vertretbarem Aufwand ist dagegen nicht vorgesehen. Das gilt aber auch für alle anderen Sitze im großen Mazda-SUV. Sind die Lehnen der dritten Reihe eingeklappt und die der zweiten Reihe umgeklappt, ergibt sich ein einigermaßen ebener Ladeboden - jedoch mit einigen Lücken und einem etwas störendem "Höcker" in der Mitte, wenn man die fixe

Mittelkonsole für die zweite Reihe ordert. Die Verstaumöglichkeiten für kleine Gegenstände sind insgesamt begrenzt. Es gibt Fächer in den Türen, die jedoch gerade hinten nicht besonders voluminös ausfallen. Zwischen den Vordersitzen wie auch den Sitzen der zweiten Reihe gibt es unter den Armlehnen jeweils ein großes Staufach, hinten kann zusätzlich ein Hochkantfach ausgeklappt werden. An Becherhaltern mangelt es dagegen nicht, für die erste und zweite Reihe gibt es jeweils zwei, in der dritten Reihe sogar vier Stück. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format und ist mit feinem Filz ausgekleidet, jedoch nicht gekühlt und nicht abschließbar.

2,2 KOMFORT

3,0 Federung

Wie schon beim CX-60 ist auch beim größeren CX-80 der Federungskomfort durchzuwachsen. Freilich ist es nicht einfach, ein so großes Auto mit erhöhtem Schwerpunkt sicher abzustimmen und gleichzeitig trotz hoher möglicher Zuladung komfortabel federn zu lassen. Die Konkurrenz bedient sich nicht ohne Grund häufig

adaptiver Dämpfer oder sogar einer Luftfederung, um diese Zielkonflikte aufzulösen. Der große Mazda muss ohne elektronische Regelung auskommen, gewisse Kompromisse lassen sich damit nicht vermeiden. Der CX-80 ist für seine Klasse und angesichts seines Preises etwas zu straff ausgelegt, was vor allem unbeladen

auffällt. Denn mit sechs Personen besetzt, weiß das große SUV dann durchaus zu gefallen. Ist man allein unterwegs, teilt das Fahrwerk gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten den Insassen den Straßenzustand vergleichsweise deutlich mit. Bei Kälte ist das noch etwas ausgeprägter als im Sommer. Allerdings zeigt sich die Federung bei Geschwindigkeitshügeln wiederum recht schluckfreudig. Auf der Landstraße spürt man Unebenheiten moderat, wird dabei aber nicht gestaucht; ausgeprägte Bodenwellen nimmt das

Fahrwerk wiederum williger auf. Lange Strecken kann man insbesondere auf der Autobahn problemlos und entspannt zurücklegen, der lange Radstand wirkt sich beruhigend auf die Karosserie aus. Eine Stuckerneigung fällt nicht auf. Insgesamt kann man festhalten: Zumindest gegen Aufpreis sollte Mazda eine adaptive Dämpfung für sein Topmodell anbieten, mehr Komfort würde zum Charakter des CX-80 sehr gut passen.

2,2 Sitze

⊕ Die Vordersitze lassen sich in der getesteten höchsten Ausstattung standardmäßig elektrisch einstellen und verfügen neben den üblichen Justiermöglichkeiten auch über eine Sitzneigungseinstellung. Für die Fahrerseite gibt es eine Memory-Funktion für die Position. Die Lordosenstützen kann man zwar nur in der Intensität und nicht in der Höhe verändern, das aber immerhin elektrisch. Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorn insgesamt gut geformt und bieten eine angenehme Rückenunterstützung. Sie engen nicht ein, bieten dadurch aber auch nur mäßigen Seitenhalt - für eine komfortorientierte Ausrichtung sehr gut geeignet, weniger für die

flotte Kurvenhatz. Im Testwagen sind in der mittleren Sitzreihe Einzelsitze installiert. Diese verfügen über eine angemessene Konturierung von Sitzlehne und -fläche. Der Seitenhalt geht in Ordnung, die Türverkleidungen und die breite Mittelarmlehne übernehmen die entsprechende Abstützungsfunktion. Selbst in der dritten Reihe können Erwachsene auf kürzeren Strecken problemlos verweilen, auf Langstrecken sind die Plätze eher etwas für Kinder, weil der vergleichsweise geringe Abstand von der Sitzfläche zum Boden bei großen Leuten zu einem spitzen Kniewinkel führt. Positiv: Bei allen vier hinteren Sitzen kann man die Lehnenneigung einstellen.

2,4 Innengeräusch

⊕ Fährt man die typischen 130 km/h auf der Autobahn, herrscht ein Geräuschpegel von 66,6 dB(A) im Innenraum - angenehm ruhig und leise genug, um sich problemlos unterhalten zu können. Das serienmäßige Panoramaschiebedach erweist sich dabei nicht als nachteilig. Allgemeine Fahrgeräusche fallen kaum auf, man kann mit dem CX-80 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.

Während der E-Antrieb in allen Lebenslagen dezent im Hintergrund bleibt, macht der Verbrenner ab mittleren Drehzahlen recht klar auf sich aufmerksam. Manche mögen das sportlich finden, es dürfte aber sicherlich dem einen oder anderen störend auffallen. 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.

1,0 Klimatisierung

⊕ Im CX-80 ist die Dreizonen-Klimaatomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer sowie für den Fond separat vorwählen; die Lüftungsintensität kann nur gemeinsam gewählt werden. In der Takumi Plus-Ausstattung sind Sitzheizung sowie Sitzlüftung vorn und hinten

(mittlere Sitzreihe) Serie. Eine Lenkradheizung bringt das große SUV in der Testausstattung aufpreisfrei mit. Abgedunkelte hintere Scheiben und Fensterrollos im Fond sind ebenfalls serienmäßig. Genauso die Standklimatisierung, sie lässt sich auch über die Mazda-App am Smartphone steuern.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Das Hybridsystem des CX-80 PHEV besteht aus einem Vierzylinder-Saugbenziner mit 191 PS und maximal 261 Nm 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 Antrieb mit seinen zwei Motoren setzt den CX-80 bei Bedarf sehr flott in Bewegung, obwohl fast 2,3 Tonnen schon als Leergewicht bremsen. Mazda verspricht 6,8 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von abgeregelten 195 km/h. Gemessene 3,8 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 4,7 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 0,8 s. Ist man rein elektrisch unterwegs, fühlt sich die Leistung

nicht unbedingt nach den 175 PS des Elektromotors an, träge verhält sich der CX-80 aber auch nicht - das hohe Fahrzeuggewicht bremst einfach das Temperament des Antriebs. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h dauert rein elektrisch etwa 10,4 s, spätestens über 140 km/h schaltet sich dann auch der Benzinmotor zu. Anders als bei manchen Plugin-Konkurrenten trägt der Elektromotor im CX-80 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 durchaus Fahrspaß bieten.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im großen CX-80 PHEV setzt Mazda beim Verbrenner auf einen Vierzylinder mit 2,5 Liter Hubraum, der ohne Turboaufladung auskommen muss. Dank des kräftigen Elektromotors hat man keinen Grund, diese Entscheidung aus Leistungssicht zu 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 können eher Zweifel aufkommen, wobei der Benzinmotor angemessen vibrationsarm läuft. Eher ist es die Akustik -

bei starkem Beschleunigen und hohen Drehzahlen macht der Benzinmotor unangemessen viel Radau für ein luxuriöses SUV. Vielleicht ist diese auch als sportlich interpretierbare Klangkulisse gewollt - da man sie aber nicht abschalten kann, fehlt einem die Wahlmöglichkeit. So oder so, etwas übertrieben laut wird es beim Ausdrehen des Benzinmotors schon - schnell legt man wieder die ruhige Gangart ein, was letztlich auch dem Verbrauch zugutekommt. Denn Brummen oder dergleichen kennt der Benzinmotor selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen nicht.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Mazda verbaut eine Achtgang-Automatik, die prinzipiell wie ein klassisches Automatikgetriebe mit Drehmomentwandler und Planetenradsätzen sowie Lamellenkupplungen aufgebaut ist, jedoch keinen hydraulischen Wandler nutzt, sondern eine ins Getriebe integrierte Mehrscheiben-Ölbadekupplung. 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 - die bei frühen CX-60-Modellen mit diesem Antrieb teils ruppigen Schaltvorgänge haben die Japaner im größeren CX-80 inzwischen ganz gut im Griff. Das arge Rucken tritt nicht mehr auf, trotzdem sind die Gangwechsel meist noch leicht zu spüren. 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 tendenziell niedrigere 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, wenn auch 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

2,7 Fahrstabilität

Insgesamt liegt der Mazda CX-80 sicher auf der Straße und lässt sich selbst von schnell angefahrenen Kurven solange nicht aus der

Ruhe bringen, bis man anbremst - dann drängt das Heck leicht nach außen, wird aber vom ESP effektiv eingebremst. Der

Geradeauslauf ist gut, der Japaner vermittelt im Alltag ein sicheres Fahrgefühl - der längere Radstand wirkt sich hier positiv aus. Die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken halten sich auch bei forcierter Fahrweise in Grenzen, sind SUV-typisch ausgeprägter als bei einem klassischen Kombi wie dem Mazda 6. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen vermeidet der Allradantrieb erfolgreich, zumal die hecklastige Auslegung der Kraftverteilung ohnehin der Traktion zugutekommt. Schon der kleinere Bruder des Testmodells, der CX-60, hat sich im ADAC Ausweichetest eher als Dynamiker denn als Stoiker geriert. Beim größeren CX-80 ist das weniger ausgeprägt, der längere Radstand wirkt sich eher stabilisierend aus. Das tendenziell "lose Heck" bleibt aber auch dem Großen erhalten, was eher zu einem Sportwagen als zu einem langweiligen Sicherheitsfanatiker passt. 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 ausschlagen. Dann ist Gegenlenken gefragt, damit dem gewünschten Kurs weiter gefolgt werden kann. Besonders vertrauenszerstörend ist das Verhalten im ersten Moment nicht, weil das ESP scheinbar 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 lange Mazda kann vergleichsweise schnell durch die Gassen gescheucht werden und verliert dabei nicht übermäßig Tempo. Dem aktiven Fahrer kommt ein solches Verhalten bzw. eine solche Abstimmung prinzipiell entgegen, er würde sich dafür aber mehr Präzision insbesondere von der Lenkung wünschen.

2,8 Lenkung

Mazda verbaut eine elektrische Servolenkung im CX-80 und stimmt sie als eher unbeteiligten Teilnehmer am Fahrgeschehen ab. Die Übersetzung fällt ziemlich indirekt aus, von Anschlag zu Anschlag benötigt man 3,3 Lenkradumdrehungen. Die Vorderräder lassen sich recht weit einschlagen, was die Umdrehungen wieder etwas relativiert. Die Lenkung wirkt entkoppelt und im ersten Moment nicht so präzise, zeigt aber beim Fahren die nötige

Genauigkeit, um das große SUV auf gewünschtem Kurs zu halten. 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 zugutekommt.

2,0 Bremse

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

Generator arbeitet. Muss der CX-80 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 33,7 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.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der höchsten Ausstattungslinie Takumi Plus ist die Sicherheitsausstattung umfassend, alles, was es für den CX-80 gibt, ist dann auch an Bord. Von Matrix-LED-Licht, über den Notbremsassistenten für querenden Verkehr an Front und Heck, die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) bis hin zum automatischen Geschwindigkeitslimit-Assistenten ist alles an Bord. Immer dabei sind überdies ein vollwertiges Head-up-Display, ein vorausschauender 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 adaptive Geschwindigkeitsregelung arbeitet bis zur Höchstgeschwindigkeit; einen Stauassistenten gibt es ebenso. Die aktive Reifendruckkontrolle kontrolliert über Sensoren in den Reifen den Luftdruck. Für das Abschalten der leider vorgeschriebenen, aber nervigen akustischen Warnung bei (vermeintlicher) Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gibt es eine eigene Taste am Armaturenbrett - die bestmögliche Lösung angesichts der EU-Regularen.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (Test: Dezember 2024) bescheinigt dem Mazda CX-80 einen sehr guten Insassenschutz, der mit 92 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 fast zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,85 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	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,4 Kindersicherheit

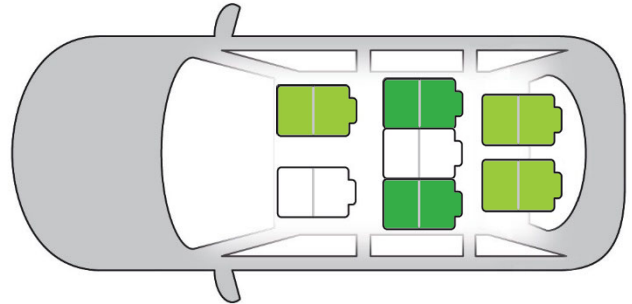
⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der CX-80 gute 88 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen auf allen Fondsitzen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten befestigen. Sie fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Die beiden Sitze in der mittleren Reihe sind mit Isofix-System samt iSize-Freigabe ausgerüstet, die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, um dort rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren zu können.

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Der Mazda CX-80 bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 84 Prozent der erreichbaren Punkte – ein gutes Ergebnis, das die Wirksamkeit der durchdachten Frontgestaltung zeigt. Einzig die Kanten der Motorhaube und wie fast immer die A-Säulen ergeben ein etwas höheres bzw. hohes Verletzungsrisiko

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)

für Fußgänger. Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Zudem verfügt der CX-80 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.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2

⊖ Plugin-Hybride stehen nicht ohne Grund immer wieder in der Diskussion. Unter Umwelts Gesichtspunkten ergibt die aufwändige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen einen Sinn. Vorteile erzielt der Plugin-Antrieb, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst viele Strecken elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Distanzen fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eher für die Diesel-Motorisierung im CX-80 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 2:20 h 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 56 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mazda gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 61 km nach WLTP an – bei verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das sogar zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei hohen 30,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Führt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 8,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 10,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,1 l/100 km

Verbrauch

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

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

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 CX-80 e-Skyactiv PHEV auf den ersten 100 km 15,5 kWh (Strom) und 4,2 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 189 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 überschaubare 20 von 60 möglichen Punkten.

2,8 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-80 ist sogar sauberer als einige seiner Konkurrenten mit Partikelfilter. Der Vorteil der Mazda Lösung: weniger Abgasgegendruck und damit ein theoretisch geringerer Verbrauch. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen sind gering, nur im sehr anspruchsvollen 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 32 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plugin-Mazda damit bei 52 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

4,1 AUTOKOSTEN

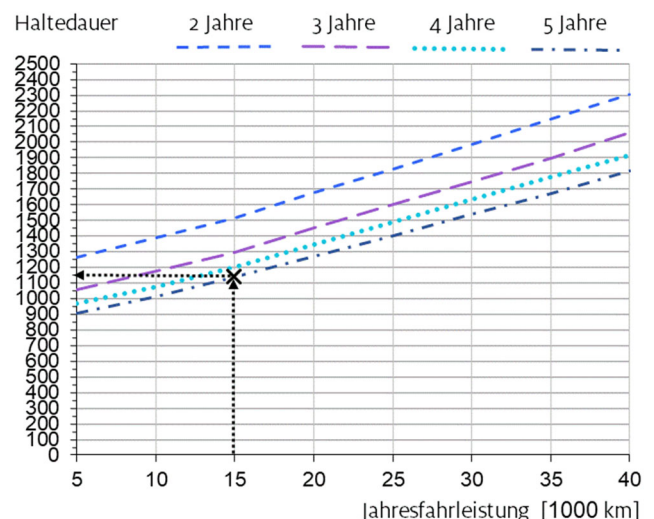
4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 65.900 Euro sind eine Menge Geld, und da staunte man zur Markteinführung im Herbst 2024 schon nicht schlecht über den Preis, den Mazda für das Testmodell aufrief. Das hat die Japaner aber nicht daran gehindert, Anfang 2025 an der Preisschraube zu drehen und den Preis auf 66.800 Euro zu erhöhen. Beim Aufpreis für die meisten Farben bleibt es, ansonsten ist der CX-80 als Takumi Plus wirklich umfassend ausgestattet, neben der Farbe kann man nur noch die mittlere Sitzreihe in Luxusausführung (u.a. Sitzlüftung) ordern. Alles andere, was es für das große Japan-SUV gibt, ist inklusive. Neben der aufwendigen und kräftigen Antriebstechnik gibt es auch viele Komfortdetails wie elektrische und belüftete Sitze oder allerlei Assistenten. Sogar das Panorama-Glasschiebedach ist an Bord, neben den 230-V-Steckdosen, 360-Grad-Kameras, dem Bose Soundsystem und der elektrische Heckklappe.

Die Kfz-Steuer liegt bei lediglich 50 Euro im Jahr. 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-80 jedes Jahr zur Wartung sehen. Vorteilhaft ist die lange Garantie für den CX-80, der Hersteller steht 6 Jahre bis 150.000 Euro für Defekte gerade.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1138 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV Exclusive-Line AWD Automatik	CX-80 3.3 e-Skyactiv D 254 Exclusive-Line AWD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	6/3283
Leistung [kW (PS)]	241 (327)	187 (254)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/4000	550/1500
0-100 km/h [s]	6,8	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	1,6 S	5,7 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	35	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/23	19/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	50	430
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1083	1155
Preis [Euro]	56.250	59.950

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

Informationen rund um Effizienz und Nachhaltigkeit

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	1,9 + 6,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	164/335/676
• Dachlast/Anhängelast [kg]	44/1.095
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,44
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	85,5
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	176

* Basis Ecotest-Verbrauch

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

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

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

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Benziner, Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e (WLTP), 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	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,60 l
CO -Ausstoß	n.B.
Stirnfläche/c _w -Wert	m²/
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.995/1.890/1.714 mm
Leergewicht/Zuladung	2.240/649 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	258/1.971 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	-/100 kg
Tankinhalt	70 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)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R 20 104W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis links/rechts	12,8/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	4,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,0/7,1/9,6 l/100km
CO -Ausstoß Ecotest	96 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2.284/605 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/765/1.545 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	188 Euro	Werkstattkosten	126 Euro
Fixkosten	145 Euro	Wertverlust	679 Euro
Monatliche Gesamtkosten		1.138 Euro	
Steuer pro Jahr		50 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/27/23	
Basispreis CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV Takumi Plus AWD Automatik		66.800 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 24.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.093 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

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	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
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
Spurwechslassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3 Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.250 Euro
Metalliclackierung	ab 850 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,2
AUTOKOSTEN	4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	2,0

Innenraum	2,0	Sicherheit	1,1
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot hinten	1,8	Fußgängerschutz	2,1
Innenraum-Variabilität	2,0		

Komfort	2,2	Umwelt/EcoTest	3,4
Federung	3,0	Verbrauch/CO2	4,0
Sitze	2,2	Schadstoffe	2,8
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,0		

Stand: März 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer