
Praxistest Mazda CX-60 D 200: Flaggschiff ahoi

Von Frank Wald, cen

Selten war der Begriff Flaggschiff so zutreffend wie bei Mazdas großem SUV CX-60 mit Dieselmotor. Denn die Geräuschkulisse, die der Sechszylinder-Selbstzünder, vor allem nach einem Kaltstart entwickelt, klingt verdächtig nach dem Stoßen, Pumpen und Fauchen eines tiefgründigen Schiffsdiesels. Hinzu kommt ein recht unwilliges Stopp-Start-System, das ein seltsames Eigenleben führt und nicht immer mit den Wünschen des Fahrers harmoniert. Ansonsten aber ist man mit dem für Mazda ungewöhnlich großen SUV gut unterwegs - vor allem sparsam.

Der erste Eindruck ist hingegen etwas entzaubernd. Anders als bei bisherigen Präsentationen hatte Mazda uns nicht die vielfach beworbene Takumi-Topversion mit textilbezogener Instrumententafel, filigran gearbeiteten Nähten und Oberflächen aus Ahornholz vor die Tür gestellt, sondern die vergleichsweise (er)nüchterne Homura-Ausstattung in einheitlichem Schwarz mit Alublenden in Riffel-Look. Nicht ganz so exklusiv und glamourös, wenn auch durchaus hochwertig und funktional. Sei's drum, die Ledersitze mit Kontrastnähten machen auch was her und schmiegen sich auf Antrieb an Körper und Kontur.

Apropos, ebenfalls nicht verzichten muss man in der Homura-Ausführung auf das neueste Mazda-Gimmick, das so genannte „Driver Personalization System“, das anhand einer Gesichtserkennung und Eingabe der Körpergröße automatisch die adäquate Sitzposition findet und auch die übrigen Einstellungen (Lenkrad, Spiegel, Head-up Display, Klimaanlage, Sound- und Assistenzsysteme) den persönlichen Vorlieben anpasst. Auch an der Geräumigkeit oder der hochwertigen Verarbeitung ändert sich natürlich nichts in dem mit 4,75 Meter Länge zurzeit größten Mazda-SUV auf dem deutschen Markt. Und mit 2,87 Meter Radstand haben selbst die Mitreisenden in der zweiten Reihe bequem Platz und Bewegungsfreiheit. Der 570 Liter große Gepäckraum ließ sich in unserem Fall optional elektrisch und freihändig öffnen und schließen ließ.

Serienmäßig und selbsterklärend lässt sich das Smartphone kabellos verbinden und dessen Funktionen über den Multi-Commander, Sprachsteuerung oder über den zentralen 12,3-Zoll-Infotainment-Farbdisplay bedienen. Allerdings zeigt sich das System hier und da noch etwas sperrig. Einmal mit Android verbunden, gelangt man nämlich nicht mehr ins bordeigene Multimediasystem, und auch der Versuch, die Bluetooth-Verbindung zu kappen, wird einfach ignoriert. Manchmal blieb der Bildschirm auch dunkel, was erst durch einen im Wortsinne kompletten Neustart behoben werden konnte. Scheinbar ein Softwareproblem, das dem Premiererlebnis nicht so ganz gerecht werden will.

Weitere Goodies ab Werk im Homura sind die großen, schwarz lackierten 20-Zoll-Aluräder sowie der schwarze Kühlergrill und die Außenspiegel, die dem Wagen einen leicht sportlichen Touch beschern, eine 10-fache elektrische Sitzverstellung für Fahrer und Beifahrer, Sitzbelüftung vorn und Sitzheizung auch hinten. So ausgestattet ist der Wagen allerdings dann auch nicht unter 51.750 Euro zu haben. Abstandstempomat mit Tempolimitübernahme und Staufunktion oder das Matrix-Licht, wie sie im Testwagen verbaut waren, kosten dann allerdings im Paket noch 1600 Euro extra. Die Fünf-Sterne-Höchstwertung im Euro-NCAP-Crashtest hat der CX-60 jedoch allein mit seiner ordentlichen Sicherheitsausrüstung inklusive Notbremse mit Kreuzungsfunktion, Bergan- und abfahrhilfe, Müdigkeitswarner und Verkehrszeichenerkennung sowie Spurhalteassistent mit Lenkeingriff errungen.

Kommen wir zum Antrieb, dessen Kombination aus Sechszylinder-Diesel und Achtgang-Automatik auf dem Papier eine nahezu ideale Kombination darstellt. Auf der Straße muss man dann aber doch den einen oder anderen Abstrich machen. Nicht allein wegen der eingangs erwähnten akustischen Eigenheiten des Selbstzünders. Ist der erst einmal warm gelaufen, treten diese während der Fahrt in den Hintergrund und das 200 PS (147 kW) starke Triebwerk zeigt, was von ihm erwartet wird: einen souveränen Antritt, kräftigen Durchzug, hohe Laufkultur und ein scheinbar müheloses Dahingleiten. Dabei hilft der im

Getriebe verbaute 12,4 kW-Elektromotor des 48-Volt-Hybridsystems, dessen 153 Nm Drehmoment sowohl beim Anfahren aus dem Stand als auch beim Gangwechsel unterstützt. Außerdem ermöglicht das System das sogenannte Segeln im Schiebebetrieb, also das vollständige Abschalten des Verbrennungsmotors beim Streicheln oder Lupfen des Gasfuß, bei gleichzeitiger Rückgewinnung von Energie.

Überhaupt scheint der ökonomische Umgang mit der Energie eine der Kernkompetenzen des CX 60 D 200 zu sein. So ist er auch nur mit Hinterradantrieb unterwegs, was jedoch im Alltagsbetrieb kaum auffällt, schaltet doch auch das Allradsystem der stärkeren Variante nur bei Bedarf die Vorderachse hinzu. Allerdings fährt er mit 8,4 Sekunden aus dem Stand dem 254 PS starken Bruder an der 100-km/h-Marke um eine Sekunde hinterher. Dafür hat er ihn an der nächsten Tankstelle wieder eingeholt. Denn der Verbrauch ist tatsächlich verblüffend. Die angegebenen 5,0 Liter nach WLTP-Norm haben wir zwar nie ganz erreicht, doch ein Gesamtdurchschnitt von 5,9 Liter nach zwei Wochen Test mit wenig Stadt-, dafür reichlich Langstreckenfahrten, ist für einen 3,3 Liter großen Sechszylinder mehr als überzeugend. Die neue eigens entwickelte DCPCI-Zündanlage mit doppelt eiförmigen Kolbenböden und einer auf die Millisekunde gezielten Mehrfacheinspritzung scheint einen guten Job zu machen.

Das lässt sich im Großen und Ganzen auch von dem Achtgang-Automatik sagen, auch wenn das Stopp-Start-System hier und da merkwürdige Aussetzer zeigt, wenn es ausgerechnet beim Kurzstopp an Ampel oder Kreuzung den Motor abstellt, wo man doch wieder losfahren möchte. Ansonsten profitiert auch das Getriebe von dem integrierten E-Motor, der quasi den dynamikraubenden Hydraulikwandler ersetzt, um mit ebenso flotten und sanften wie effizienten Schaltvorgängen zu glänzen. Damit verführt der Antrieb nicht selten zu beherzten Zwischenspurts wie aber auch zum gelassenen Flanieren.

Elektronische Dämpfer oder eine Wankstabilisierung sind zwar weder im Fahrzeug noch in der Aufpreisliste zu finden. Um dem erhabenen Fahrgefühl eines Premium-SUV dennoch nahe zu kommen – wie auch für eine verbesserte Kurvenstabilität zu erreichen – hat Mazda das „Kinematic Posture Control System“ (KPC) entwickelt, das durch leichtes Abbremsen des hinteren kurveninnigen Rades Karosseriebewegungen auch bei hohen Geschwindigkeiten unterdrückt. Das funktioniert auffallend gut. Trotz seines üppigen Gewichts liegt der 1,9 Tonnen schwere Wagen gut in der Hand, glänzt mit Stabilität und Spurtreue und lässt sich auch in schnellen Kurvenpassagen leichtfüßig dirigieren. Immer vorausgesetzt, im Fahrmodusprogramm Mi-Drive ist die Sport-Einstellung aktiviert. In der Normal-Konfiguration kehrt das Mazda-Flaggschiff in seine Paradeart zurück, dem sanften Dahingleiten auf den wuseligen Wellen von Alltagsverkehr und Langstrecke. (cen/fw)

Daten Mazda CX-60 e-Skyactiv D 200 Homura

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,89 x 1,68

Radstand (m): 2,87

Antrieb: R6-Diesel, 3283 ccm, Hinterradantrieb, 8-Stufen-Automatik mit Mild-Hybrid

Leistung: 147 kW/200 PS bei 3600-4200 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1500-3000 U/min

Hybrid-Elektromotor: 12,4 kW (17 PS), 153 Nm bei 200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 212 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,0 l/100 km

CO₂-Emissionen: 130-128 g/km

Abgasnorm: Euro 6d-ISC-FCM

Leergewicht / Zuladung: min. 1903 kg / max. 685 kg

Kofferraumvolumen: 570 - 1726 Liter

Grundpreis: 51.750 Euro

Testwagenpreis: 57.950 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda CX-60 D.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60 D 200, in der Homura-Ausstattung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60 D.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60 D.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60 D 200, in der Homura-Ausstattung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60 e-Skyactiv D 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Mazda CX-60 e-Skyactiv D 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Mazda CX-60 e-Skyactiv D 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler
