

---

## Praxistest Mazda CX-60 e-Skyactiv: Mehr bot bislang noch kein Modell der Marke

Von Jens Riedel, cen

Mit dem MX-30 ist Mazda seit 2020 mit einem eigenständigen Elektroauto auf dem Markt – für den ersten Plug-in-Hybrid der Marke brauchte es noch zwei Jahre länger. Doch Mazda ist bekannt dafür, eigene Wege zu gehen. Dennoch wirkt der CX-60 für die Marke ein wenig zu konventionell gezeichnet. Er erinnert mit seiner mächtigen Flanke, dem flachen und weit zurückgesetzten Greenhouse sowie in der Heckansicht ein wenig an den Jaguar F-Pace – und kann in Sachen Leistung sogar mit vielen Motorisierungen des Briten mehr als mithalten.

Der CX-60 ist ein stämmiges SUV, das sich vor allem im Interieur ein wenig vom üblichen Einerlei absetzt. Über Sinn und Unsinn von weißen (und damit schmutzempfindlichen) Ledersitzen darf in einem Auto nach wie vor gestritten werden, wie sie das Spitzenmodell Takumi beheiz- und belüftbar mitbringt. Für Familienkutschen empfehlen sie sich jedenfalls nicht. Aber die will der große Mazda auch nicht unbedingt sein. Er erhebt klar Premiumanspruch. Das wird vor allem in der gediegenen Innenausstattung deutlich, die der Hersteller sogar mit „Crafted in Japan“ bewirbt. So sticht das stoffbespannte Cockpit mit den bewusst sichtbaren Fäden hervor. Dazu gesellen sich Holzimitat- und Chromeinlagen, die sich auch in den hinteren Türen finden. Die eingelegten Streifen in der Mitte der Sitzpolster wirken allerdings ein wenig fehl am Platze, beinahe schon wie ein Klebestreifen zum Flicker. Offenbar etwas zu lang gefeilt haben die Entwickler auch am Blinkerton: Er hört sich an, als ob ein Fingernagel gleichmäßig auf eine Tischplatte klopft.

Doch genug der kleinen Kritteleien: Das eigentliche Wesen des mächtigen Mazda ist sein Antrieb. Die beiden fast nahezu gleich starken doppelten Herzen des PHEV von 191 PS (141 kW) und 129 kW (175 PS) vereinigen sich zu einer Systemleistung von üppigen 327 PS und 500 Newtonmetern Drehmoment. So viel bot bislang noch kein Mazda (das gilt ebenso für die Ausstattung). Trotz seines Gewichts erreicht der allradgetriebene CX-60 damit im Idealfall nach nicht einmal sechs Sekunden Tempo 100. Da kann es durchaus schon in seltenen Fällen einmal im Antriebsstrang klacken. Von außen weist die vierflutige Abgasanlage auf das sportliche Potential des Mazda hin, die bei entsprechenden Drehzahlen ab etwa 4000 Umdrehungen auch die passenden Töne bei der Beschleunigung trifft.

Nicht ganz so sportlich hält es Mazda mit der Höchstgeschwindigkeit. Der Plug-in-Hybrid wird, wohl auch mit Rücksicht auf die Effizienz, bei 200 km/h abgeregelt. Dafür darf es dann laut WLTP-Messung auch bis zu 63 Kilometer rein elektrisch vorwärtsgehen. Uns zeigte der Bordcomputer zu Beginn sogar fast 70 an – und am Ende jeder längeren Flüsterfahrt stets ein bis zwei Kilometer als eiserne Reserve. Wer will, kann der Batterie auch von vornherein vorgeben, mit wie viel Restkapazität zwischen 20 und 100 Prozent der Wagen am Ziel ankommen soll. Grundsätzlich stehen die vier Programme „Normal“, „Sport“, „EV“ und „Offroad“ mit jeweils spezifischer Displayanzeige wählen. Dazu kommt eine Bergabfahrhilfe.

Die Sensoren der Assistenzsysteme haben einen sehr weiten Winkel. Was sich beispielsweise beim Querverkehrswarner als Vorteil erweist, ist bei der Geschwindigkeitsregelautomatik hin und wieder eher lästig. Wer mit ACC überholt, dem kann es bei ungünstigem Ausschervinkel passieren, dass die letzten Heckausläufer des rechts fahrenden Lkw noch als voraus fahrendes Hindernis erkannt werden und der Mazda abbremst.

Aber es macht ohnehin mehr Spaß, dem CX-60 manuell die Sporen zu geben. Zu dem

---

kräftigen Antrieb gesellt sich eine Lenkung, die unmittelbar aus der Mittellage heraus anspricht und nach dem Richtungswechsel durch starke Rückstellkräfte erfreut. Weniger gefällt die sehr synthetisch wirkende Bremse, die so gut wie keinerlei Gefühl im Fuß aufkommen lässt. Offensichtlich dem sicherheitsbewussten amerikanischen Markt – für den der CX-60 prädestiniert scheint – geschuldet sein dürfte die „Pedal-Fehlverwendungswarnung“, die sich meldet, wenn Gas- und Bremspedal gleichzeitig betätigt werden. Da sie beide recht dicht beieinander liegen, ist das bei einem sehr breiten Fuß durchaus nicht auszuschließen.

Ansonsten bieten sich dem Fahrer jede Menge Einstellungsoptionen, etwa, ob das Lenkrad warnend vibrieren soll, die elektronischen Helferlein früher oder später ansprechen sollen, ob Warnungen nur visuell oder nur akustisch oder eben sowohl als auch erfolgen sollen, und auch die Schaltwippenfunktion lässt sich einstellen: Soll automatisch in den Automatikmodus zurückgekehrt werden oder soll der Fahrer das manuell kundtun?

Der Kofferraum ist für ein Auto dieser Größe nicht mit 95 Zentimetern nicht sonderlich tief, während das Staufach unter der zweigeteilten Mittelarmlehne überraschend flach ausfällt. Dafür gibt es genügend Bein- und Fußfreiheit sowie ordentlich viel Schenkelaufgabe in der zweiten Reihe und bei umgeklappten Rückenlehnen stehen rund 1,70 Meter Länge zur Verfügung. Fahrer wie Mitfahrer dürfen sich nicht nur auf auf langen Fahrten über das komfortabel abgestimmte Fahrwerk freuen. 2,5 Tonnen Anhängelast für die Urlaubsfahrt mit dem Wohnwagen oder Bootstrailer gibt es auch noch – und ab diesem Monat den CX-60 alternativ als Sechs-Zylinder-Diesel. (Jens Riedel/cen)

#### Daten Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,89 x 1,67  
Radstand (m): 2,87  
Antrieb: R4-Benziner, 2488 ccm, E-Motor, Allrad, 8-Gang-Aut.  
Systemleistung: 241 kW/327 PS  
Max. Drehmoment: 500 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h (abgeregelt)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,8 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,5 l  
Elektr. Reichweite 63 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 33 g/km  
Leergewicht / Zuladung: min. 2055 kg / max. 672 kg  
Kofferraumvolumen: 570–1726 Liter  
Max. Anhängelast: 2500 kg  
Wendekreis: 11,7 m  
Preis: 56.250 Euro (Takumi)  
Basispreis: 47.390 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda

---



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



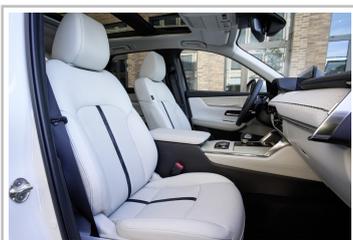
Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



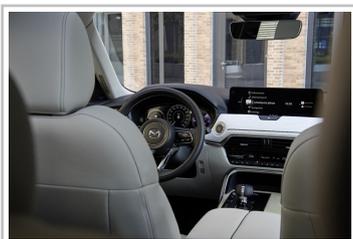
Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda

---



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



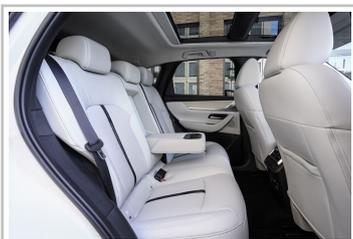
Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda

---



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda

---