

# Ja wer dieselt denn da (noch)?

Der Diesel ist tot, lang lebe der Diesel. So könnte das Vorgehen von Mazda gedeutet werden, die 2023 einen neuen Sechszylinder-Diesel in den CX-60 packten. Wir fuhren den D 254 4x4.



Fotos: Michael Blumenstein

**Der Mazda CX-60 ist ein Gesicht in der Menge der Mittelklasse-SUV. Das Design des 4,75-Meter-Japaners ist markant und geprägt von der langen Motorhaube. Das changierende Rhodium-White kostet knapp 800 Euro Aufpreis.**

**Die Ära des** von Rudolf Diesel erfundenen Selbstzünders, die in der Realität 1897 startete, neigt sich knapp 130 Jahre später dem Ende entgegen. Dabei flammten die ersten nagelnden Vier- und Sechszylinder in Nobelkarossen erst in den 1990ern auf und entzückten Vielfahrer ob des niedrigen Verbrauchs und der zusehends besseren Leistungsausbeute. Die Motoren wurden immer effizienter und leiser, bis letztendlich Volkswagen den Stecker zog, denn sauber waren viele TDI nicht. Der Konzern läutete mit dem Diesel-Skandal die Glocke zur letzten

Runde ein – so sagt man. Heute sind Dieselmotoren angeblich so sauber, dass die angesaugte Luft schmutziger ist als die ausgestoßene, und dennoch will kaum jemand noch Selbstzünder fahren. Kundschaft gibt es aber nach wie vor – vor allem im Fuhrpark und bei den Vielfahrern. Die jedoch bekommen nun oft keinen passenden Antrieb mehr. Ein kleines Dilemma.

## Neuer Sechszylinder-Diesel

Mit dem Mazda CX-60 E-Skyactiv D 254 AWD, wie der Wagen in Gänze

heißt, bringen nun die Japaner einen komplett neu entwickelten Sechszylinder-Diesel ins Mittelklasse-SUV-Segment, verabschieden sich zeitgleich aber beim Mazda3 und Mazda6 sowie den kleineren CX-Versionen vom D im Motorraum und damit auch in der Typenbezeichnung. Mazda-Selbstzünder gibt es nunmehr noch im CX-5 (Vierzylinder) und den neuen Sechszylinder im CX-60 sowie im ganz neuen, fünf Meter langen Sechs- oder Siebensitzer, dem CX-80.

Bleiben wir beim Motor: Nach dem Drücken des Startknopfes fällt dieser

schnell in ein sonores „Schiffsdiesel-Stakkato“. Das klingt beruhigend und vertrauenerweckend. Man hört praktisch tief unten, dass Kraft vorhanden ist. Dabei ist die Leistungsausbeute von 204 PS beim schwächeren Modell mit Heckantrieb und selbst beim „Top-Diesel“ mit Allradantrieb und 254 PS eher zurückhaltend. BMW holt aus deren Dreiliter-Selbstzündern 352 PS, Mercedes gar 367 PS. Von all dem Wettrüsten will Mazda beim 3,3-Liter-Aggregat nichts wissen. Der Japan-Diesel ist beim Beschleunigen angenehm knurrig und macht weder einen Hehl aus seinem Verbrennungsverfahren noch aus der Zylinderzahl. Das kann gefallen, ist in jedem Fall aber nicht störend. Dass es sich um einen Reihensechszylinder handelt, verkündet von außen die lange Motorhaube.

Dabei ist diese eigentlich eher stilprägend fürs Mazda-Design.

Ganz ohne Strom kommt dieser Diesel jedoch nicht aus. Das merkt man schon kurz nach dem Losfahren, wenn der Motor im Stadtverkehr sich hin und wieder abschaltet und der Wagen dank rekuperierter Energie ein paar Meter elektrisch rollt. Das 48-Volt-System soll helfen, einige zehntel Liter Kraftstoff zu sparen. Im Stadtverkehr kann das „Segeln“ jedoch auch nerven. Denn das Anspringen des Verbrenners ist jedes Mal nicht nur hör-, sondern auch spürbar.

Aber in der City ist der CX-60 sowie so deplatziert. Auf der Langstrecke spielt das SUV seine Trümpfe aus und fühlt sich im Tempobereich bis 180 km/h sehr wohl – auch windgeräuschtechnisch. 220 km/h sind machbar.

Dann verabschiedet man sich logischerweise vom Normverbrauch, der mit 5,5 Litern sehr niedrig ist. Im Alltag und mittels Ausnutzen der 550 Newtonmeter Kraft sind wir bei etwas mehr als sieben Litern gelandet, was angesichts der zwei Tonnen Gewicht und der Fahrzeuggröße noch immer ein guter Wert ist. Mercedes schafft mit seinem GLC 300d einen ähnlichen WLTP-Wert. Der Wagen hat jedoch einen schmächtigen Zweiliter-Vierzylinder mit 269 PS unter der Haube.

### Auch eine Art Premium

Den Vergleich zu Mercedes und BMW strebt Mazda immer mal wieder an – subtil zumindest. Nicht nur aufgrund des neuen Triebwerks als vielmehr wegen der Materialien im Innenraum.

Anzeige

The image shows a man in a blue shirt pointing at a large screen displaying the Alphabet Carbon Manager software interface. The screen shows various CO2 emission metrics and a bar chart. The Alphabet logo is visible in the top right corner of the image.

## CO<sub>2</sub>-Analyse leicht gemacht – mit dem Alphabet Carbon Manager

Das digitale Tool unterstützt Sie **bei der Messung, dem Reporting und der Steuerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen** Ihrer gesamten Unternehmensflotte. Wir beraten Sie Schritt für Schritt: von der Kalkulation bis zur Reduktion.

[alphabet.de/co2-reporting](https://alphabet.de/co2-reporting)





**1** Im Interieur geht es aufgeräumt zu. Bei der Bedienung geht Mazda erfreulicherweise einen anderen Weg als fast alle anderen Hersteller – aus unserer Sicht den besseren. **2** Einige Tasten, und den Dreh-Drücksteller in der Mitte, mit dem man sogar durchs Menü von Apple Carplay wandern kann – und zusätzlich per Touchscreen. **3** Feine Details werten den Innenraum auf. Schnellwahltasten vereinfachen die Bedienung enorm. **4** Komfortable Ledersitze, allerdings mit recht wenig Seitenhalt. Helles Nappaleder ist bei der Top-Ausstattung Takumi gesetzt. **5** Der Platz auf der Rückbank entspricht den Erwartungen an ein 4,75-Meter-SUV und ist demnach mehr als ausreichend. Wer dennoch mehr braucht, wählt den neuen Mazda CX-80. **6** In den Kofferraum passen im „Normalfall“ 570 Liter. Ein knapp zehn Zentimeter kürzerer Seat Leon Kombi packt 30 Liter mehr ein.

Seit einigen Jahren bereits legt Mazda besonderen Wert auf die Haptik im Interieur und das Design. Beides soll beruhigend auf die Insassen wirken und nicht ablenkend oder störend. Aus unserer Sicht gelingt das gut. Der vergleichsweise kleine Monitor auf dem Armaturenbrett, die klar gezeichneten Digitalinstrumente und die vorhandenen Bedienelemente ergeben eine Symbiose, die als ablenkungsfrei gelten darf. Lediglich beim Betippen des Touchscreens, der redundant zum Dreh-Drück-Knauf auf der Mittelkonsole bedient werden kann, kommt es vor, dass man den darunter angebrachten Schalter der Warnblinkanlage trifft. Bodenunebenheiten bewirken eben doch Bewegung im Fahrzeug und letztendlich auch im Arm des Fahrers.

Im Menü lassen sich viele Anpassungen einfach durchführen. Dass die Sprachbedienung (wie bei vielen anderen) nicht dem gewünschten Stand der Technik entspricht, ist hier leichter zu verkraften. Kleinigkeiten wie die Drückfunktion im Blinkerhebel

zum Ein- und Ausschalten des Matrixlichtes machen das Autofahren einfacher. Die Schilderkennung blendet rund 100 Meter vor dem anstehenden Limit dieses ein, sodass man früher vom Gas gehen kann, falls das Schild noch nicht entdeckt wurde.

### Takumi: die Top-Ausstattung

Die gefahrene Ausstattungslinie Takumi markiert das obere Ende der für den CX-60 D 254 erhältlichen Linien. Für 50.420 Euro fehlt es an fast nichts mehr. Etwas spartanisch ist allerdings



Sechs Zylinder in Reihe, 3,3 Liter Hubraum, 5,5 Liter WLTP-Verbrauch – in der Realität sind es wohl meist knapp unter sieben. Mit dem 58-Liter-Tank ergeben sich gute Reichweiten. Der Adblue-Tank fasst nur 6,7 Liter.

## Mazda CX-60 D AWD Takumi

**Testwagenpreis:** 53.320 €

R6/3.283 cm<sup>3</sup> | 187 kW/254 PS

550 Nm ab 1.500 U/min +

E-Motor 17 PS/153 Nm

8-Gang-AT | 219 km/h | 7,4 s

**WLTP-Verbrauch:** 5,3 D | 139 g/km

4.745 x 1.890 x 1.688 mm

**Kofferraum:** 570–1.726 Liter

**HK:** 19 | **VK:** 27 | **TK:** 23

**Wartung:** 20.000/jährlich

**Garantie:** 6 Jahre | 150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Auch das Heck des CX-60 kann entzücken, und an dieses kann im Bedarfsfall bis zu 2,5 Tonnen Anhängelast gepackt werden.**

das Angebot der Innenausstattung. Helles Nappaleder ist gesetzt. Wer lieber auf schwarzem Leder (kein weiches Nappa) sitzt, muss die Ausstattung Homura wählen (1.261 Euro günstiger) oder die Exclusive-Line für 45.840 plus 2.437 Euro für schwarz eingefärbte Tierhaut. Auch beim Topmodell kommen eventuell 2.143 Euro fürs induktive Handyladen hinzu, das Mazda im Paket mit Bose-Soundsystem, elektrisch betätigter Heckklappe sowie dunklen Scheiben und weiteren Details verknüpft. Das gibt es auch bei der Exclusive-Line für exakt denselben Aufpreis.

Am Fahrwerk-Set-up ändert sich nichts. Das muss sich Kritik gefallen lassen, wirkt es – vor allem mit 20-Zoll-Rädern (bei Exclusive 18 Zoll) – etwas holprig. Komfort ist ansonsten einer der Pluspunkte des Mazda CX-60. Details wie die direkt im Scheibenwischer integrierten Spritzwasserdüsen stellen sicher, dass man beim Betätigen der Wischanlage keinen Blindflug hat, bis die Wischer endlich am Wasser auf der Scheibe angekommen sind, und man sich bequem in idealer Sitzposition in den elektrisch verstellbaren Vordersitzen Durchblick wünscht.

Das Platzangebot entspricht den Erwartungen an ein 4,75-Meter-SUV, die Übersichtlichkeit ist besser als bei vielen anderen, die lange Motorhaube ist jedoch gewöhnungsbedürftig. Ins Heck des Mazda CX-60 passen 570 Liter oder ein paar Koffer, damit liegt man am unteren Ende der Klasse. Ein Seat Leon Kombi „schafft“ 600 Liter.

### Teuer, aber stabil im Wert

Startet ein Mercedes GLC 300d 4 Matic bei rund 53.000 Euro ohne Extras, kann man einen CX-60 mit gleicher Leistung und zwei Zylindern Zugabe ab 45.840 Euro fahren und fühlt sich

nicht wie ein Sparbrötchen. Hinzu kommt, dass der Mazda CX-60 (Takumi) bei den Restwerten wie ein Fels in der Brandung steht und laut DAT-Prognose mit einer Laufleistung von 75.000 Kilometern nach drei Jahren noch immer 52,5 Prozent des Neupreises wert sein soll, und damit deutlich besser abschneidet als der Schnitt in dem Segment. Die Restwert-Experten aus Ostfildern finden: „Der Mazda schlägt sich tapfer. Man kann auch gegen den Trend erfolgreich sein ...“.

Dass dem so ist, zeigen die Zahlen. Laut Bernhard Kaplan, Geschäftsführer von Mazda Deutschland, kommen mehr als 40 Prozent der CX-60-Käufer von anderen Marken. 2023 schaffte es der Mazda CX-60 bereits auf 6.700 Zulassungen. Und der Diesel startete erst Mitte 2023. Für 2024 wird eine Motorenverteilung von 50 Prozent Plug-in-Hybrid – die einzige Alternative zum Diesel – zu 50 Prozent Diesel prognostiziert.

Die einen fahren also ihren CX-60-Firmenwagen „für die Hälfte“ (0,5-Prozent-Versteuerung) und die anderen fahren den besseren CX-60. Der Diesel ist irgendwie nicht totzukriegen und das hat (noch) seinen Grund. *mb*

### DAT-PROGNOSE

**36 Monate Laufzeit mit Ausstattung**

15.000 km/Jahr: 56,9 %

25.000 km/Jahr: 52,5 %

40.000 km/Jahr: 46,2 %

