



Fotos: Michael Blumenstein

Lang streckt sich der neue CX-80 auf fast fünf Meter. Doch sind die 25 Zentimeter Längen-Plus zum CX-60 echt nötig?

Nur die 2. Wahl

Mit dem CX-60 hatte Mazda eine Alternative zu den etablierten Premium-SUV eingeführt. Der Mazda CX-80 könnte es jetzt in der 5-Meter-Klasse sein – bei der Wahl des richtigen Antriebs.

Der CX-80 ist der große Bruder des CX-60. Technisch identisch. Daher verwundert es nicht, dass der 2,5-Liter-Vierzylinder noch immer etwas dröhnt und bei voller Beschleunigung eine kernige Note addiert wird – künstlich generiert, versteht sich. Manch einer empfindet es als sportlich. Jedoch ist der CX-80 alles, aber nicht sportlich.

Dabei liegt es nicht an den Fahrdaten. Knapp sieben Sekunden bis Tempo 100 sind GTI-mäßig. Und auch die Zwischenspurts in Kombination aus Elektroschub und Kurbelwellen-Drehmoment, arrangiert durchs 8-Gang-Automatikgetriebe, liegen in Kürze an und sind: kurzweilig. Aufmerksame Zeitgenossen nehmen bei langsamer Fahrt ein Pfeifen vom E-Motor wahr. Wer den Tinnitus noch nicht hat, kann sich hier schonmal dran gewöhnen.

Nervöser werden viele beim Blick auf die Reichweitenanzeige. Meist stehen bei kühler Witterung nach 38 E-Kilometern noch zwei übriggebliebene im Tacho. Etwas traurig, in Zeiten, in denen Plug-in-Hybride die 100 Kilometer selbst bei Kälte knacken. 60 Kilometer gibt Mazda an, macht beim CX-80 Phev 36 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer. Damit schafft er es noch immer in die Gilde der 0,5-Prozent-Versteuerer (seit 2025 entweder 80 Kilometer E-Reichweite oder ein CO₂-Ausstoß von unter 50 g/km), legitimiert sein Vorhandensein und erklärt, warum etwa die Hälfte der Kunden diesen Antrieb wählen.

Mit knapp 18 kWh Akkukapazität ist der Akku des CX-80 gar nicht mal so klein, der Verbrauch aber einfach hoch. Ein bisschen E-Kraft speichert

die Elektronik stets ab, damit man beim Spurt – auch auf der Autobahn – nicht zum Gespött der 200-PS-Fraktion wird. So viel leistet nämlich der Vierzylinder-Turbobenziner (194 PS exakt) ohne E-Boost und kämpft gegen die 2,24 Tonnen Leergewicht an. 327 PS sind es im Verbund. Bei 195 km/h verliert der Motor zwar noch nicht gegen Gewicht und Wind, aber Mazda schiebt den elektronischen Riegel vor. Bis dahin ist man auf der linken Spur ein gern gesehener Gast.

Wer das exerziert, kann dem Japaner zwölf Liter auf 100 Kilometern abknöpfen. Wer den Akku nicht lädt, im Verkehr mitschwimmt und sich an der geringeren Besteuerung erfreut, darf mit gut sieben Litern Superbenzin rechnen. Dank 70-Liter-Tank geht auch die Langstrecke.



3,12 Meter Radstand, das ist Mercedes GLS-Niveau.



Im Grunde unterscheidet sich der 80er kaum vom CX-60.



1 Übersichtlich und klar: Lenkradtasten und Kombiinstrument. **2** Zwar ist der Ganghebel klassisch, die Wegführung aber umständlich. **3** Der Einstieg in Reihe 3 ist beschwerlich. Das Platzangebot hinten reicht auf für Erwachsene – auf der Mittelstrecke. **4** In der 2. Reihe reist es sich fürstlich – vor allem in der 6-Sitzer-Version. **5** Die Vordersitze gehören nicht zur Crème de la Crème, passen dennoch gut. **6** Sind alle Sitze aufgestellt, wird es hinten eng. **7** Dafür USB-C-Strom, Armauflage und Becherhalter auch ganz hinten.

Das nicht verstellbare Stahlfahrwerk ist auf der straffen Seite zuhause. Vor allem kurze Anregungen werden trocken weitergereicht. Hier wäre eine (nochmalige) Justage in Richtung

Mazda CX-60 Phev AWD Homura Plus

Testwagenpreis 57.143 €

R4/2.488 cm³ | Systemleistung

241 kW/ 327 PS | 500 Nm

6,8 s | 195 km/h

Reichweite 60 WLTP-Kilometer

Akkukapazität 17,8 kWh

Ladeleistung 7,4 kW

WLTP-Verbrauch 1,6 Liter +

23,9 kWh | 36 g/km

4.995 x 1.890 x 1.710 mm

Kofferabteil 258–687–1.971 Liter

HK 17 | TK 23 | VK 24

Wartung jährlich/20.000 km

Garantie 6 Jahre bis 150.000 km

8 Jahre/160.000 km auf Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Komfort wünschenswert. Ebenfalls nicht ganz oben angekommen ist der CX-80 bei der Unterdrückung der Windgeräusche. Die passende Gegenmaßnahme lautet: Bose-Soundsystem. Das gibt es im Paket für 2.353 Euro und ist hervorragend.

Hervorragend ist nach wie vor das Bedienkonzept von Mazda, das eine schnelle und ablenkungsfreie Bedienung ermöglicht. Genial einfach und hilfreich: Die Funktion „Text vergrößern“ für die Schrift im Kombiinstrument. Bleiben wir beim Thema Sehen: Das Wischwasser für die Windschutzscheibe kommt genau dort an, wo es hin muss: direkt vor die Wischerblätter. Zudem besitzt der CX-80 eine Scheinwerferreinigungsanlage, die manuelles Reinigen erübrigt.

Im Innenraum gefallen das zurückhaltende Design und die Materialanmutung, wengleich die Premium-Konkurrenz hier und da eine Schippe drauflegt. Dafür gibt es auf Wunsch selbst in der Basis (Exclusive-Line) weiches Leder für die sieben Sitze. Das Platzangebot im 5-Meter-SUV ist erwartungsgemäß gut. In der mittleren Reihe und hinten wird es jedoch früher als erwartet eng am Kopf. Ganz hinten können auch Normalgewachsene eine gewisse Strecke mitfahren, wenn man die mittleren

Sitze etwas nach vorne schiebt. Ganz hinten tut sich ein Kofferraummonster auf. Knapp 700 Liter, wenn die hinteren Sitze umgelegt sind, kleingewentypische 260 l sind es bei Nutzung aller Plätze. Nicht ideal: Die Stehhöhe unter der Heckklappe beträgt 1,80 Meter.

So ist der Mazda CX-80 von vorn bis hinten nicht nur ein schönes Automobil, sondern auch ein gutes. Der Plug-in-Hybrid disqualifiziert sich mit seiner traurigen E-Reichweite und man muss sich an seine Manieren gewöhnen. Aber, und jetzt kommt der Trumpf des Japaners: Für 53.000 Euro bekommt man ein adrettes und mit allem Luxus ausgestattetes 5-Meter-SUV, das zudem sechs Jahre Garantie bietet. Der getestete CX-80 Phev in der Ausstattung Homura Plus, kostet rund 57.000 Euro. Ein nackter VW Touareg mit ähnlich schlechter E-Reichweite, aber unnötig höherer Leistung kostet mindestens 68.000 Euro.

Wer jedoch nie die beiden letzten Plätze benötigt, fährt mit dem Mazda CX-60 nicht nur schöner (die Proportionen sind stimmiger) und besser, sondern auch rund 4.200 Euro günstiger und bekommt ab 50.850 Euro sogar den phänomenal guten Sechszylinder-Diesel samt Heckantrieb. *mb*