
Vorstellung Mazda CX-60: Auf dem Weg in die Premium-Liga

Von Frank Wald, cen

Mazda strebt nach Höherem: Mit dem CX-60 bringen die Japaner ein neues Flaggschiff für Europa an den Start. Und tasten sich zugleich in die Premiumregion vor – mit traditionell japanischer Handwerkskunst und Reihensechszylindermotoren. Das fünfsitzige Mittelklasse-SUV basiert auf einer neuen „Large Platform“-Architektur, auf der im kommenden Jahr auch die Langversion CX-80 mit sieben Sitzplätzen folgen soll. Starten wird der CX-60 als erster Mazda in Europa mit Plug-in-Hybridantrieb ab 47.390 Euro. Später sollen zwei neue Reihensechszylinder als Diesel und Benziner mit 48-Volt-Mildhybridsystem folgen.

Es gibt kaum eine japanische Marke, die ihre Autos so sehr mit fernöstlicher Philosophie und Lebensart auflädt wie der Hersteller aus Hiroshima. Angefangen beim Sinnbild des Jinba-Ittai, der Verbindung von Pferd und Reiter, für die technische Umsetzung bis zur jüngsten Implementierung des Kodo-Designs, der „Seele in Bewegung“, dem alle aktuellen Mazda-Modelle ihre charakteristische Form wie aus einem Guss verdanken. Der CX-60 markiert nun dessen nächste Entwicklungsstufe und gibt zugleich weitere Einblicke in japanische Ästhetik und traditionelle Handwerkskunst.

So sei das Außendesign des 4,75 Meter langen SUV vom japanischen Prinzip des „Ma“, der ruhigen und würdevollen Schönheit des leeren Raums, inspiriert, dass in Kombination mit wuchtigen Crossover-Proportionen für den europäischen Mazda-Designchef Jo Stenuit „edle Robustheit“ verkörpert. Tatsächlich sieht der Fünfsitzer in seiner Grundform auf den ersten Blick dem CX-5 zum Verwechseln ähnlich. Auch wenn er diesen um gute 16 Zentimeter überragt und auch der 2,87 Meter lange Radstand im Vergleich zum Kompakt-SUV ordentliche 17 Zentimeter mehr Platz zwischen den Achsen schafft. Vor allem aber die Frontpartie mit der langen Motorhaube und dem höheren Kühlergrill lässt den Wagen deutlich stattlicher erscheinen. Dazu passt die neue Antriebsarchitektur, bei der ein längs eingebauter Reihenmotor standardmäßig die Kraft an die Hinterräder und optional an beide Achsen überträgt. Selbst die neue Sonderlackierung ist nicht einfach nur weiß-metallic. Der neue Farbton Rhodium White Premium Metallic sei von der japanischen Ästhetik des „Weniger ist mehr“ und vom „Nichts“ des Zen-Buddhismus inspiriert, blüme es aus der Pressemappe.

Auch der Innenraum ist vom japanischen Geist geprägt. Keine Oberfläche und kein Material, das nicht einer traditionellen Vorstellung oder Technik entsprungen ist. So folge das gesamte Interieur den Ideen von Kaichou – einem disruptiven Element, das unterschiedliche Materialien und Oberflächen wie Ahornholz, Nappaleder und Chromakzente vermischt. Türverkleidungen und Instrumententafel sind (in der Top-Ausführung Takumi) mit Textilien inklusive besonders detailreichen Nähten bezogen, die nach Musubu, der Kunst des japanischen Bindens, gefertigt sind. Dabei sollen sich die verschiedenen Muster und Garne der gewebten Stoffe je nach Lichteinfall ändern, während die traditionelle Nähtechnik Kakenui den Blick auf das darunter liegende Material frei gibt. In den Ahornholz-Applikationen wiederum spiegele sich die Ästhetik des Hacho wider, die nach „asymmetrischem Gleichgewicht oder absichtlichen Unregelmäßigkeiten“ strebt. Nun ja, unterm Strich kam dabei ein ansehnlich-elegantes, fast skandinavisch anmutendes Ambiente heraus, das außerdem serienmäßig oder gegen Aufpreis mit einigen Premium-Inhalten bestückt werden kann.

Dazu gehören neben den üblichen Komfort- und Sicherheitsfeatures wie Head-up-Display, Matrix-LED-Licht, Panorama-Glasschiebedach, Bose-Soundsystem sowie die gängigen Assistenzsysteme wie Kollisionswarner und Notbremssysteme vorn und hinten,

adaptiver Tempomat mit Stop&Go-Funktion, Rückfahrkamera sowie ein 360-Grad-Monitor mit Durchsicht-Funktion wie sie auch Land Rover für seine SUV anbietet. Ganz neu hingegen ist das so genannte „Driver Personalization System“, das anhand einer Gesichtserkennung und einmaligen Eingabe der Körpergröße automatisch die optimale Sitzposition findet und auch die übrigen Einstellungen (Lenkrad, Spiegel, Head-up Display, Klimaanlage, Sound-System, Assistenzsysteme) den persönlichen Vorlieben anpasst. Auch lässt sich das Handy nun kabellos verbinden und deren Funktionen über den Multi-Commander, Sprachsteuerung oder über den zentralen 12,3-Zoll-Infotainment-Touchscreen bedienen.

Ganz neu ist aber auch ein Plug-in-Hybrid-Antrieb im CX-60 e-Skyactiv PHEV, den Mazda nun erstmals in Europa einführt. Das System kombiniert einen 2,5-Liter-Reihenvierzylinder-Benzinmotor mit 191 PS (141 kW) und einen 100 kW (136 PS) starken Elektromotor mit einer 17,8 kWh großen Batterie zu einer Gesamtleistung von 327 PS (241 kW) und dem üppigen Drehmoment von 500 Nm. Das nach eigenen Angaben leistungsstärkste Straßenfahrzeug, das Mazda je gebaut hat, beschleunigt damit in 5,8 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt. Die rein elektrische Reichweite bei maximal 140 km/h geben die Japaner im Idealfall mit 63 Kilometern nach WLTP-Norm an. An einer 11-kW-Wallbox kann die Batterie über den zweiphasigen On-Board-Lader mit einer maximalen Ladeleistung von 7,2 kW geladen werden.

Die Leistungen der beiden Reihensechszylinder will Mazda noch nicht verraten. Nur soviel: Der Diesel wurde komplett neu entwickelt, besitzt 3,3 Liter Hubraum mit einem entsprechend erweiterten Drehzahlbereich sowie einer besseren und sauberen Verbrennung. Darüber hinaus soll das das Gewicht des Selbstzünders auf dem Niveau eines konventionellen Vierzylinder-Diesels liegen. Der 3,0-Liter-Benziner e-Skyactiv X wiederum verbindet die sechszylindertypische Laufruhe mit der aus dem Vierzylinder bekannten SPCCI-Verbrennung mit Kompressionszündung. Beide Motoren sind mit dem 48-Volt-System M Hybrid Boost ausgestattet, das beim Anfahren unterstützt und Bremsenergie zurückgewinnt.

In jedem CX-60 serienmäßig verbaut sind außerdem ein Achtstufen-Automatikgetriebe, das wegen des integrierten Elektromotor ohne den dynamikraubenden Hydraulikwandler auskommt sowie ein hecklastiges Allradsystem, das den Antrieb automatisch und variabel auf die Vorderachse verteilen kann. Zusammen mit der mittigen Positionierung der Hochvoltbatterie zwischen den Achsen und dem daraus resultierenden niedrigen Schwerpunkt des knapp 2,1-Tonnners verspricht Mazda damit „Handling-Eigenschaften auf Premium-Niveau“. Allerdings finden sich elektronische Dämpfer oder Wankstabilisierung weder im Fahrzeug noch in der Aufpreisliste. Um dem erhabenen Fahrgefühl eines Premium-SUV dennoch nahe zu kommen – aber auch für eine verbesserte Kurvenstabilität – hat Mazda ein neuartiges „Kinematic Posture Control System“ (KPC) entwickelt, das durch leichtes Abbremsen des hinteren kurveninnen Rades Karosseriebewegungen auch bei hohen Geschwindigkeiten unterdrücken sollen. Für Traktion, Leistung, Handling und Sicherheit in unterschiedlichsten Fahrbedingungen bietet das Fahrmodusprogramm Mi-Drive (Mazda Intelligent Drive Select) die fünf Modi Normal, Sport, Off-Road, Towing (Zugbetrieb) und EV (nur Mazda CX-60 PHEV).

Angeboten wird der Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV in den Ausstattungen Prime-line (ab 47.390 Euro) und Exclusive-line (49.090 Euro) sowie den beiden darauf aufbauenden Top-Versionen Homura (51.390 Euro) und Takumi (52.890 Euro). Neben der Achtstufen-Automatik und dem Allrandantrieb zählen zu den wichtigsten Markmalen bereits in der Basisausstattung Voll-LED-Scheinwerfer, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung und Kreuzungsfunktion, Spurhalte- und Wechselwarner mit Lenkeingriff, Ausparkhilfe sowie der 12,3-Zoll-Infotainment-Touchscreen inklusive Navigationssystem und kabelloser Smartphone-Integration. Die Exclusive-line punktet außerdem mit 20-Zoll-Alufelgen, Head-up-Display, Rückfahrkamera und schlüssellosem Zugang. Vor allem aber sind erst hier diverse Optionspakete, etwa

u.a. mit Matrix-LED-Licht, adaptivem Tempomat (1600 Euro), Bose-Soundsystem und 360-Grad-Monitor mit Durchsichtfunktion (2800 Euro) oder Lederausstattung und besagtes personalisiertes Sitz- und Einstellungssystem (2900 Euro) zu haben. Die japanische Ästhetik und Handwerkskunst bleibt dagegen allein der Topausführung Takumi vorbehalten. (Frank Wald, cen)

Bilder zum Artikel



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60 und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda
