
Vorstellung Mazda CX-60: Auf Premiumkurs mit Diesel-Power

Von Frank Wald, cen

Mazda traut sich was – und das gleich doppelt. Mit ihrem neuen Flaggschiff CX-60 betreten die Japaner nicht nur erstmals ein Segment, das in Europa von der heimischen Premium-Phalanx dominiert wird. Während die meisten Hersteller sich gerade mit immer neuen Ankündigungen ihrer Verbrenner-Stops unterbieten, wird das Mittelklasse-SUV mit Premiumanspruch sogar mit einem extra entwickelten Reihensechszylinder-Dieselmotor angeboten.

Ab sofort kann das elektrifizierte 3,3-Liter-Triebwerk in zwei Leistungsstufen mit 200 PS und Heckantrieb (ab 46.150 Euro) sowie 254 PS und Allrad (ab 51.350 Euro) bestellt werden. „Wir setzen ganz bewusst auf den Dieselantrieb, weil wir unseren Kunden die Wahl des passenden Antriebes ermöglichen möchten“, sagt der deutsche Mazda-Chef Bernhard Kaplan.

Bis dahin – und weil der Zeitgeist es verlangt – ist das 4,75 Meter lange SUV, das den kompakten Bestseller-Bruder CX-5 um gute 16 Zentimeter überragt und mit 2,87 Meter Radstand 17 Zentimeter mehr Platz zwischen den Achsen schafft, allein als Plug-in-Hybrid zu haben. Und auch das ist eine Europa-Premiere. Denn so ein Teilzeitstromeer fehlte der Marke aus Hiroshima bislang im Programm. Der CX-60 e-Skyactiv PHEV (ab 47.390 Euro) 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 stärkste Straßenfahrzeug, das Mazda je gebaut hat, beschleunigt damit in flotten 5,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Wenn auch nicht besonders geschmeidig.

Mit aufgeladener Batterie geht es rein elektrisch los – das allerdings mit ungewohnt hörbarer Geräuschkulisse. Bis maximal 140 km/h treibt die E-Maschine voran, danach und bei höherem Tempo schaltet sich der Verbrenner zu. Der Übergang ist deutlich zu vernehmen und könnte etwas harmonischer vonstattengehen. Auch von der üppigen Gesamtleistung ist bei Zwischenspurts und Überholmanövern wenig zu spüren. Dafür umso mehr von den Anstrengungen des Vierzylinders, wenn er gefordert wird. Das beabsichtigte Premiumgefühl kommt damit in den Beschleunigungsphasen selten auf – und wird sich wohl erst mit den erwarteten Sechszylinder-Motoren einstellen

Erst wenn die mehr als zwei Tonnen schwere Fuhre rollt, breitet sich stattlicher Wohlgenuss aus. Nicht zuletzt ein Verdienst der serienmäßigen Achtstufen-Automatik, die wegen des integrierten Elektromotor ohne den dynamikraubenden Hydraulikwandler auskommt und durch ebenso flotte und sanfte sowie effiziente Schaltvorgänge glänzt. Ein hecklastiges Allradsystem, das den Antrieb automatisch und variabel auf die Vorderachse verteilen kann, sorgt für Stabilität und Spurtreue. Ebenso wie die mittige Positionierung der Hochvoltbatterie zwischen den Achsen und dem daraus resultierenden niedrigen Schwerpunkt.

Elektronische Dämpfer oder eine Wankstabilisierung sind weder im Fahrzeug noch in der Aufpreisliste zu finden. 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.

Das funktioniert auffallend gut. Trotz des üppigen Gewichts liegt der Wagen gut in der

Hand und lässt sich auch in schnellen Kurvenpassagen leichtfüßig dirigieren. Für optimale Traktion, Leistung, Handling und Sicherheit in unterschiedlichen Fahrbedingungen finden sich im Fahrmodusprogramm Mi-Drive (Mazda Intelligent Drive Select) die fünf Modi Normal, Sport, Off-Road, Towing (Zugbetrieb) und EV.

Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt. Die rein elektrische Reichweite geben die Japaner im Idealfall mit 63 Kilometern nach WLTP-Norm an. Aber die sind schnell weg, und umso mühsamer wieder hergestellt. An einer 11 kW-Wallbox kann die Batterie über den zweiphasigen On-Board-Lader nur mit einer maximalen Ladeleistung von 7,2 kW geladen werden.

Premium- und Wohlgefühl verströmt dagegen auf Antrieb der Innenraum – zumindest in der Top-Ausführung Takumi, die von japanischer Ästhetik und traditioneller Handwerkskunst geprägt ist, ab 56.250 Euro allerdings auch gut 9000 Euro teurer ausfällt. So kombiniert das Interieur unterschiedliche Materialien und Oberflächen wie Ahornholz, Nappaleder und Chromelemente. Türverkleidungen und Instrumententafel sind mit Textilien inklusive detailreichen Nähten bezogen, die nach der Kunst des japanischen Bindens gefertigt sind und den Blick auf das darunter liegende Material frei gibt. Im Gesamteindruck ein ansehnlich-elegantes, fast skandinavisch anmutendes Ambiente, das serienmäßig oder gegen Aufpreis mit weiteren Premium-Inhalten bestückt werden kann.

Dazu gehören neben den üblichen Komfort- und Sicherheitsfeatures wie Head-up-Display, Matrix-LED-Licht, Panorama-Glasschiebdach, 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. Letztere Feature sind auch schon neben LED-Scheinwerfern, Navigationssystem und 18-Zoll-Alufelgen in der Grundausstattung Prime-Line verbaut.

Den bei weitem größten Absatz erwartet Bernhard Kaplan aber für die höheren Versionen. Schon jetzt haben mehr als 83 Prozent der Kunden die sportliche Homura- (ab 54.750 Euro) oder die von uns gefahrene Takumi-Ausstattung bestellt. Mehr als 5000 davon hatten den Kaufvertrag schon unterschrieben, obwohl „das Fahrzeug bei Bestellung nur aus den Medien oder Broschüre und Online-Konfigurator bekannt war“, freut sich der deutsche Mazda-Geschäftsführer Bernhard Kaplan. Und verspricht für alle Verträge „bis zum 30. September zusammen mit teilnehmenden Händlern den ‚Umweltbonus‘ von bis zu 7177 Euro brutto auch bei einer Auslieferung erst im kommenden Jahr“. Dazu kommt die seit dem 1. April eingeführte Werksgarantie auf alle neuen Mazda-Modelle von sechs Jahren oder 150.000 Kilometern. (Frank Wald/cen)

Bilder zum Artikel



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



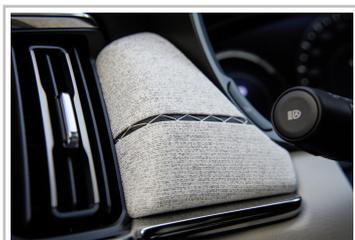
Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mazda



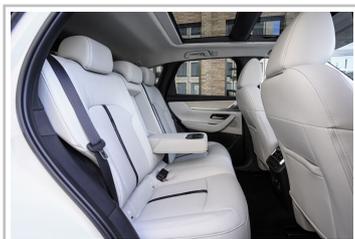
Mazda CX-60.

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



Autor Frank Wald und der Mazda CX-60.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Harald Dawo
