



Mazda CX-60

Een nieuw avontuur

Autotest | Mazda begint aan een nieuw avontuur. Het nieuwe topmodel van het merk is niet langer een traditionele sedan, maar een SUV. De CX-60 is een "sports utility vehicle", ofwel een luxe terreinwagen voor recreatief gebruik. Dat is echter niet het enige nieuws. Met de CX-60 levert Mazda ook nog eens zijn eerste plug-inhybride. Hoe zal dit avontuur aflopen?

Mazda zet de stap van sedan naar SUV omdat een "sports utility vehicle" luxueus is en daar bovenop meer ruimte en de mogelijkheid tot terreinrijden biedt. Bovendien heeft Mazda veel ervaring opgebouwd met SUV's, want de kleinere exemplaren behoren tot de meest verkochte modellen van het merk.



De CX-60 bedient zich van dezelfde ontwerptaal als de andere SUV's. De hoog opgetrokken neus en staande grille geven de CX-60 echter een formelere uitstraling. Bovendien is de CX-60 overduidelijk een maatje groter

dan de andere SUV's van Mazda. Sterker nog: de CX-60 is de grootste van alle middelgrote SUV's die op dit moment te koop zijn.

Ruimte

Ook binnenin is dit overduidelijk de grootste SUV van Mazda. Met name de breedte valt op, want de stoelen staan ver uit elkaar, met daartussen een brede middentunnel (met de nodige bergruimte). De voorstoelen zijn lekker groot en dat versterkt het gevoel dat dit een royaal bemeten auto is.



Mazda maakt naar eigen zeggen veel meer werk van het bieden van de optimale zithouding dan andere merken. Dat zit in het basisontwerp van de auto (A-stijlen uit het zicht houden!), maar ook in de hulp die de computer biedt bij het vinden van een zithouding. Door via het centrale beeldscherm de lengte van de bestuurder in te geven, worden de stoel en het stuurwiel optimaal ingesteld. En inderdaad: de zithouding die de computer koos was prettiger (betere controle, meer comfort) dan de zelf ingestelde zithouding.

Helaas is de ruimte achterin matig voor een auto van deze omvang. Met grote volwassenen voorin resteert op de niet verschuifbare achterbank ruimte voor nog eens twee volwassenen. Zij schampen echter met de knieën de voorstoelen en met het hoofd het dak. De bagageruimte is groot, maar hier valt op dat de achterklep niet hoog genoeg opent (elektrisch bediende klep opent iets verder dan handbediend exemplaar), waardoor het risico groter is om er het

hoofd tegen te stoten.

Uitrusting

De uitrusting is op sommige punten heel vooruitstrevend en op andere juist ronduit conservatief. Om met dat laatste te beginnen: de bestemming van het navigatiesysteem kan alleen worden ingevoerd door met een draaiknop letters te selecteren die in een cirkel op het beeldscherm worden getoond. Spraakbesturing is beschikbaar, echter niet wanneer een mobiele telefoon is gekoppeld. Dan gaat alle spraakinvoer namelijk naar de slimme assistent op de telefoon. Dat lijkt een uitnodiging om een navigatie-app op de telefoon te gebruiken, maar dat is vanwege de hybride-aandrijving juist niet aan te raden. Alleen met het ingebouwde navigatiesysteem kan de elektriciteit in de accu namelijk optimaal worden verdeeld over de gekozen route.



Omwille van de veiligheid blokkeert Mazda het touch-screen bij snelheden boven 15 km/u en kunnen de boordcomputer, radio, communicatie-functies en het navigatiesysteem alleen worden bediend met een draaiknop op de middentunnel. In de praktijk werd dit echter ervaren als minder veilig. Het aanraken van het scherm kost een fractie van een seconde. Bij het gebruik van de draaiknop moet veel langer naar het scherm worden gekeken om door alle elementen te "scrollen" alvorens de gewenste te kiezen.

Als heel innovatief en positief is de systematische weergave van de sensoren ervaren. Op het beeldscherm achter het stuurwiel wordt naast de

gebruikelijke gegevens (snelheid, verbruik, etc.) getoond welke voertuigen de computer rondom de auto detecteert. Omdat die weergave steeds overeen kwam met de waarneming van de bestuurder, gaf dat veel vertrouwen in de diverse hulpsystemen.

Plugin hybride

Nadat Mazda jarenlang beweerde dat de verbrandingsmotor nog een lange toekomst heeft als deze maar wordt verfijnd, heeft de fabrikant nu toch de stap naar een plug-inhybride gezet. De CX-60 is voorzien van een 191 pk sterke benzinemotor en een 175 pk sterke elektromotor. Zoals de naam "plugin" suggereert kan de batterij van de elektromotor worden opgeladen aan een stekker. Daarom is veel meer stroom beschikbaar dan wanneer alleen energie wordt teruggewonnen bij remmen en uitrollen (wat de CX-60 uiteraard ook doet). Daarom is het aandeel van de elektromotor groter en dus het benzineverbruik lager. Laden kostte tijdens de test steeds 2 uur bij een publiek laadpunt en 3.5 uur bij een zwakkere thuislader.



Daarna kon steeds een dikke 60 km geheel elektrisch worden afgelegd. Echter, daarbij gedraagt de CX-60 zich niet als een elektrische auto. De elektromotor is namelijk voor de versnellingsbak geplaatst om zowel in de elektrische als de benzine-modus vierwielaandrijving te kunnen garanderen. Het nadeel hiervan is dat ook wordt geschakeld als de auto elektrisch rijdt. Dat voelt onnatuurlijk omdat een elektrische auto in de regel geen versnellingen heeft. Bovendien zijn de gangwisselingen in de CX-60

duidelijk voelbaar. Daarbij is de elektromotor goed hoorbaar en ook dat is ongebruikelijk.

Wanneer alleen de benzinemotor voor de aandrijving zorgt, is het gevoel veel natuurlijker. Ook dan is echter duidelijk voelbaar wanneer de automaat schakelt en/of de elektromotor bijspringt. De CX-60 leent zich daarom niet voor een kalme, vloeiende rijstijl. Wanneer juist stevig wordt doorgereden komt de aandrijflijn optimaal tot zijn recht. Dan is merkbaar dat beide motoren hun krachten bundelen om maximaal te presteren en is de CX-60 serieus snel.



Weggedrag

Naast een elektrische en een sportieve modus, kent de CX-60 ook modi voor gebruik als trekauto en voor gebruik in het terrein. Juist hierin zit de meerwaarde boven een traditionele sedan als topmodel van Mazda. Om te kunnen rijden in het terrein heeft de CX-60 een grote bodemvrijheid en daarmee een hoog zwaartepunt. En dat zorgt er weer voor dat bij de fijnregeling van het onderstel een compromis moest worden gezocht tussen terreinwaardigheid, comfort en sportiviteit. Het gewicht van de batterij is daarbij een complicerende factor.

Daarom verschilt het weggedrag per situatie. Wanneer verkeersdrempels te snel worden genomen, kan de CX-60 behoorlijke sprongen maken. Een oneffenheid in de weg in een bocht kan er voor zorgen dat de CX-60 een stapje opzij wil zetten (hetgeen vrijwel direct wordt voorkomen door het elektronisch

stabiliteitssysteem (ESP)).

In de stad is het comfort op slecht wegdek prima. Op de snelweg geven de hoge zit en de prima "rechtuitstabiliteit" veel rust en worden met gemak grote afstanden afgelegd. Daarnaast schuwt de CX-60 het terrein niet en is dit topmodel altijd in voor een avontuurtje!



Conclusie

Hoe loopt Mazda's avontuur met de CX-60 af? Met wisselende resultaten. Helaas is merkbaar dat dit de eerste plug-inhybrid is van Mazda. Deze techniek zou een auto sneller, soepeler, stiller en zuiniger moeten maken. Echter, door de opzet die Mazda heeft gekozen is de CX-60 wel snel en zuinig, maar niet stil of soepel. En alhoewel er fundamenteel niets mis is met de aandrijflijn, weten andere merken de voordelen nog beter te benutten.

Het vorige topmodel, de Mazda6, was een echte specialist in het bieden van comfort op lange afstanden. De CX-60 is juist een alleskunner die naast luxe ook ruimte en terreinvaardigheid biedt. Ten opzichte van andere SUV's blinkt de CX-60 uit in de ergonomie en de bouwkwiteit. Eind goed, al goed. ■



Specificaties

Mazda CX-60

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

475 x 189 x 168 cm
287 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.955 kg
750 kg
2.500 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

50 l
570/1726 l
235/50R20

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2488 cc
4/4
327 pk @ 6000 rpm
500 Nm @ 4000 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

5.8 sec.
200 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

1.4 l / 100 km
n.b.
n.b.
33 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 56.590,-
€ 55.290,-