



Spät gezündet

Das Warten hat ein Ende: Ab sofort bietet Mazda seinen Kompaktvan 5 auch mit einem Diesel an.

Seit Oktober letzten Jahres im Handel, musste der Mazda 5 von Anfang an mit einem Schönheitsfehler leben. Denn: Bislang fehlte ein Selbstzünder im Programm. Insbesondere im dieselgetriebenen Flottensegment ein schweres Handicap. Jetzt endlich haben die Japaner den so schmerzlich vermissten Diesel nachgereicht.

Dabei handelt es sich allerdings nicht um eine Evolutionsstufe des in der ersten Modellgeneration des Mazda 5 eingesetzten, in den Leistungsstufen 110 und 143 PS angebotenen Zweiliter-Motors, sondern um einen neuen 1,6-Liter-Common-Rail-Diesel mit Piezo-Injektoren und variablem Turbolader. Der Zweiventiler leistet 115 PS und entwickelt

ein kraftvolles max. Drehmoment von 270 Nm, das im Bereich von 1.750 bis 2.500 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung steht.

Der 1,6-Liter-Vierzylinder ist nicht nur deutlich leichter als sein Vorgänger – insgesamt wiegt der neue Mazda 5 Diesel bis zu 120 Kilogramm weniger als der alte –, sondern auch sparsamer. Und das nicht zu knapp: Lag der Verbrauch des Zweiliters mit 110 PS nach EU-Norm im Mittel noch bei 6,1 Litern (CO₂: 159 g/km), so sind es jetzt nur noch 5,2 Liter (CO₂: 138 g/km): eine Reduzierung von rund 15 Prozent. Damit bewegt sich der Japaner verbrauchstechnisch in seiner Klasse tendenziell am unteren Ende der üblichen Skala. Und das ohne „Klimmzüge“ wie ei-

ner Start-Stopp-Automatik oder Ähnlichem. Respekt!

In der Praxis überzeugt der Selbstzünder mit überraschend lebhaftem Ansprechverhalten, vibrationsarmem Lauf und durch die Bank gesitzten Manieren. Gefallen kann auch das prima Durchzugsvermögen. Es ermöglicht eine angenehm schaltfaule Fahrweise. Selbst bei Überholmanövern auf der Landstraße oder kurzen Zwischenspurts auf der Autobahn muss das tadellos schaltbare Sechsganggetriebe trotz seiner vergleichsweise lang übersetzten letzten beiden Gänge nur höchst selten bemüht werden.

Kurz und gut: ein lebhaftes und sparsames Triebwerk, das im positiven Sinn auf unaufgeregte Art und Weise Spaß macht und den Wunsch nach mehr Leistung – die 115-PS-Version bleibt bis auf Weiteres dieselseitiger Alleinunterhalter – nur in den seltensten Fällen aufkommen lässt. Schade



Der 115 PS leistende 1,6-Liter-Diesel ist leicht, kultiviert, sparsam und durchzugsstark.

ist nur, dass sich die Japaner bei der Wartung – wie beim alten Zweiliter-Diesel alle 20.000 Kilometer oder einmal jährlich – weiterhin ziemlich zugeknöpft zeigen.

Nichts auszusetzen gibt es dagegen an der Preisgestaltung. So steht der 1.6 CD als Fünfsitzer in der gut ausgestatteten Basisversion „Prime-Line“ bereits für 19.151 Euro in der Liste. Der – warum auch immer – erst ab der mittleren Ausstattung „Center-Line“ erhältliche Siebensitzer startet bei 21.084 Euro. MMD

Mazda 5

Modell	1.6 CD
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.560
Leistung (kW/PS/min)	85/115/3.600
Drehmoment (Nm/min)	270/1.750
0–100 km/h (s)	13,7
Spitze (km/h)	180
Normverbr. (l/100 km)	5,2 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	138
Kfz-Steuer (Euro)	188
Preis (netto/Euro)	ab 19.151



Sachliches Cockpit mit klassischen Rundinstrumenten. Eine Mazda-5-Spezialität sind die Schiebetüren.