



Eindrucksvoll auch von hinten – so werden ihn die meisten anderen PKW-Fahrer sehen (Abb. S5)

Design ist das wichtigste Kaufargument für ein Coupé – mithin sollte der neue A5 keine Absatzprobleme haben, denn optisch ist er mehr als gelungen.

## Formensprache

Dabei überzeugt nicht nur sein exclusives und sportliches Design – breite Spur, große Räder, langer Radstand und kurze Überhänge. Der neue A5 hält auch auf der Straße, was die Optik vorab verspricht: Dank Quattro-Antrieb nimmt er mühelos jede Kurve in (fast) beliebiger Geschwindigkeit. Über- oder Untersteuern? Fehlanzeige! Hier setzt nur die reine Physik die Grenzen. Das 6-Gang-Getriebe überzeugt durch kernige Schaltung mit kurzen Wegen. Muss es auch: Eine Automatik ist für den 3-Liter-Diesel leider noch nicht in Sicht, wohl aber für den kleinen Bruder mit 2,7 Litern. Das Interieur ist audi-typisch Benchmark seiner Klasse: Feinste Materialien, perfekte Ergonomie und Verarbeitung. Und dabei kein ablenkender Schnickschnack: Alles ist solide und alltagstauglich. Wie übrigens der



ganze A5: Bei echten 4 Sitzen und immerhin 455 Litern Kofferraumvolumen sollten die zwei fehlenden Türen den Fuhrparkleiter nicht weiter stören, zumal die Motoren – mit serienmäßigem Partikelfilter – bei aller Leistungsfreude mit 7,2 bzw. 6,7 L durchschnittlichem Diesekonsum echte Spritsparer sind – moderate Fahrweise vorausgesetzt. Der 2,7-Liter-Diesel mit 190 PS startet bei 34.327 Euro netto mit umfangreicher Serienausstattung: 17-Zoll-Aluräder, Xenon-Plus-Scheinwerfer mit coolem LED-Tagfahrlichtband, Klimaautomatik, Navigation und CD-Player sind schon inklusive. Der 3-Liter-Diesel ist ab 37.899 Euro zu haben.

### Audi A5 3.0 TDI quattro

Motor / Hubraum in ccm:	6-Zyl. Diesel / 2.967
kW/PS bei U/min:	176/ 240 bei 4.000-4.400
Drehmoment bei U/min:	500 Nm bei 1.500-3.000
Getriebe:	6-Gang Schaltung
Schadstoffklasse / CO <sub>2</sub> -Ausstoß:	Euro 4 / 191 g/km
0-100 in sek / V-max. in km/h:	5,9 / 250
EU-Verbrauch / Reichweite:	7,2 L / 888 km
Zuladung kg / Ladevolumen:	500 / 455 L
Typklasse HP/VK/TK:	18 / 24 / 26
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	k. A.
Basispreis (netto):	<b>37.899 Euro</b>
Betriebskosten pro Monat / km**:	897,25 / 0,36

\*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen \*\*bei 30.000 km p.a., 36 Monate

## Dreier-Potenz



Fröhliche Tastenlandschaft, aber die Bedienung gelingt gut (re.)

Dynamischer Kompakwagen – jetzt auch mit kräftigem Diesel (li.)



auf dem Armaturenbrett und lässt sich entsprechend gut ablesen. Ab 19.495 Euro (netto) gibt es den Mazda3 Diesel mit 143 PS – ausschließlich in der sogenannten „Top“-Version, welche unter anderem anderweitig oft teure Optionen wie Klimaautomatik, Leichtmetallräder, Radio inklusive CD-Player, Tempomat und Xenonlicht serienmäßig bietet. Die Sicherheitsausrüstung ist ebenso komplett – über acht Airbags, Antiblockiersystem und ESP muss man nicht diskutieren.

### Mazda3 Sport 2,0 L MZR-CD

Motor / Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Diesel / 1.998
kW/PS bei U/min:	105/143 bei 3.500
Drehmoment bei U/min:	360 Nm bei 2.000
Getriebe:	6-Gang-Schaltung
Schadstoffklasse / CO <sub>2</sub> -Ausstoß:	Euro 4 / 128 g/km
0-100 in sek / V-max. in km/h:	9,9 / 203
EU-Verbrauch / Reichweite:	6,0 L / 917
Zuladung / Ladevolumen:	460 kg / 346-1.285 L
Typklasse HP/VK/TK:	18 / 22 / 23
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	k. A.
Basispreis (netto):	<b>20.840 Euro</b>
Betriebskosten pro Monat / km**:	k. A.

\*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen \*\*bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Nachdem der Mazda3 für Dieselfans bei 109 PS endete, legte der Hersteller jüngst nach – mit dem hauseigenen Zweiliter, allerdings statt mit dem hubraumgleichen Ford-PSA-Triebwerk, das schon länger in den Plattformbrüdern Volvo S40 und Ford Focus zum Einsatz kommt.

Wir leben in einer Leistungsgesellschaft, das gilt auch für Autos – daher erstarkte der Mazda3 mit Selbstzünder nun. Dank Verwendung des hauseigenen Zweiliters – auch bekannt aus Mazda5 und 6 – bietet er ab sofort mehr Fahrspaß für jene Kunden, die aufgrund hoher Kilometerleistung auf den Diesel angewiesen sind oder dessen bullige Charakteristik bei niedriger Drehzahl schätzen.

Sechs Gänge mit passenden Anschlüssen helfen, das verfügbare Drehmoment von satten 360 Nm (bei 2.000 Touren) gut auszunutzen. Zum ordentlichen Durchzug gesellt sich sauberer Motorlauf, das kann der Mazda-Motor mindestens so gut wie sein Bruder aus dem Ford-PSA-Regal.

Ansonsten gibt sich der nun stärkste Diesel-Dreier wie seine schwächeren Modellbrüder. Die Bedienung gelingt trotz vieler Knöpfchen ganz gut, der Schirm des optionalen DVD-Navigationssystems thront hoch