

In Kürze

VW Polo: Spar-Paket

Für 420 Euro extra können Fuhrparkbetreiber jetzt den VW Polo 1.2 (70 PS) mit BlueMotion Technology ordern. Der mit Dreizylinder-Otto bestückte Wolfsburger fährt dann in Serie mit Start-Stopp-Technik, Rekuperation, rollwiderstandsoptimierten Pneus und einer länger ausgelegten Getriebeübersetzung vor. Mit Erfolg: Bei 5,2 Litern (-0,3 Liter) soll der Normverbrauch liegen (CO₂-Ausstoß: 119 g/km). Der Einstiegskurs für den VW Polo 1.2 BlueMotion Technology: 11.176 Euro.

Lexus: Das kostet der CT 200h

Mindestens 24.286 Euro müssen Flottenchefs für den Vollhybrid Lexus CT 200h auf den Tisch legen. Dafür gibt's serienmäßig u.a. eine Zweizonen-Klimaautomatik, ein Premium-Soundsystem mit sechs Lautsprechern, ein Sportlederlenkrad, Leichtmetallfelgen, vier elektrische Fensterheber sowie zehn Airbags. Der Verkaufsstart des bereits bestellbaren Kompaktmodells ist hierzulande für März 2011 geplant.

28.900 Euro für den i-MiEV

Ende dieses Jahres ist es so weit: Dann steht der Mitsubishi i-MiEV für 28.900 Euro im Verkaufsraum. In Serie wartet das Elektrofahrzeug, für das die Hattersheimer vor allem im B2B-Bereich großes Potenzial sehen, u.a. mit ESP, ABS, Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern und Airbag-Verbund, auf.

Diesel-News von Fiat

Neue, Euro-5-konforme Dieselmotoren hat Fiat den Modellen Punto Evo und Bravo spendiert. Der Vierzylinder-Turbodiesel 1.6 16V Multijet im Fiat Punto Evo mobilisiert 120 PS und kommt stets mit Start-Stopp-Technik daher. Im Bravo leistet das neue 1,6-Liter-Aggregat 105 PS. Die Preise: ab 16.6380 respektive 16.630 Euro.



Absatzmotor

Mit einem überarbeiteten 1,6-Liter-Diesel geht der Mazda3 jetzt auf Kundenfang.

Was tun, um den Absatz des Bestsellers zu stärken? Diese Frage hat man sich bei Mazda gestellt und den Einstiegsdiesel des „3“ auf Kur geschickt. Kräftig, laufruhig und mit angenehmem Sound kommt der Euro-5-konforme 1,6-Liter-Selbstzünder, der der Kooperation von Ford mit PSA entstammt, nun zurück.

Bei 1.750 Touren stehen 270 Nm bereit – 30 Nm mehr als beim Vorgänger. Auch leistungsmäßig hat das um vier Kilo leichtere, optimierte Common-Rail-Aggregat einen Sprung nach vorne gemacht: 115 statt der bislang 109 PS.

Wer sich zügig durch die Schaltgassen des präzisen manuellen Getriebes arbeitet, dem fällt auf, dass der Hand-schalter anstelle von fünf Gän-

gen jetzt über sechs verfügt. Auf die Waage gelegt, würde die Nadel beim Getriebe drei Kilo früher halt machen als bisher.

Und in puncto Verbrauch? 4,4 Liter auf 100 Kilometern stehen für den 1.6 I MZ-CD im Datenblatt, was verglichen mit dem Vorfahren ein Minus von 0,1 Liter bedeutet. Die CO₂-Emissionen: Von 119 g/km ging's auf 117 g/km runter.

Unverständlicherweise verschenkt Mazda hier weiteres Effizienzpotenzial, da kurzfristig keine Start-Stopp-Technik im Kalender steht – schade, gerade in der City. Auch keine Spur von einer Schaltpunktanzeige.

Dafür dürften sich Flottenchefs über niedrigere Wartungskosten freuen. Denn die

Zeiten, dass man für den 1,6-Liter-Diesel ein Additiv (alle 20.000 Kilometer) brauchte, um die Rußpartikelrückstände im Filter loszuwerden, sind vorbei. Ein wartungsfreies DPF-System, lautet die Devise. Das Serviceintervall: alle 20.000 Kilometer oder zwei Jahre.

Preislich rangiert das mit dem 1.6 I MZ-CD versehene Brot-und-Butter-Auto in der Basis Prime-Line bei 17.134 Euro, eigenen Angaben zufolge verlangt der Importeur somit nicht mehr als vor der Triebwerksüberarbeitung.

In Serie stets an Bord: unter anderem der Schleuderschutz DSC, sechs Airbags, eine manuelle Klimaanlage, ein MP3-fähiges CD-Radio, E-Fensterheber vorn und elektrisch einstellbare Außenspiegel.

Summa summarum ein cleverer Motoren-Schachzug von Mazda, um beim gefragten Schrägheck-Modell mit der Kennziffer „3“ den Diesel-Absatz weiter anzukurbeln. PN/AF

Mazda3

Modell	1.6 I MZ-CD
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.560
Leistung (kW/PS/min)	85/115/3.600
Drehmoment (Nm/min)	270/1.750
L x B x H (mm)	4.460 x 1.755 x 1.470
0-100 km/h (s)	11,0
Spitze (km/h)	186
Normverbr. (l/100 km)	4,4 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	117
Preis (netto/Euro)	ab 17.134



Dank Abgasrückführungskühler samt Bypass erlangt der Neuling schneller die optimale Betriebstemperatur.