



## Mazda 2 1.3 Active

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(62 kW / 84 PS)

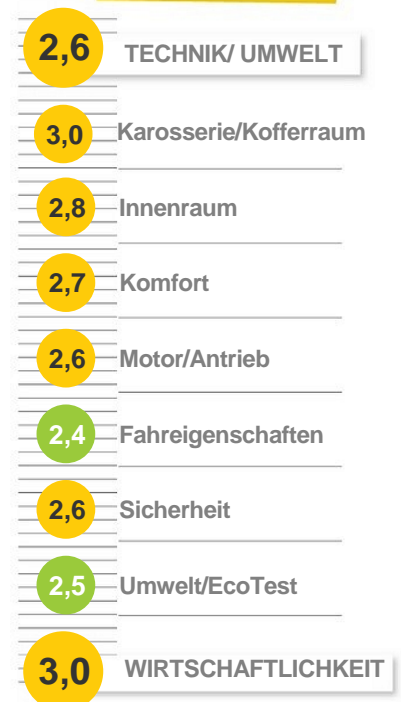
**M**azda hat seinem Kleinwagenmodell 2 ein kleines Facelift verpasst. Viel hat sich nicht geändert, nur leichte Retuschen an der Front und Kleinigkeiten wie ein anders gestaltetes Handschuhfach verraten die neue Variante. Unter der Motorhaube wartet ein 1,3-l-Vierzylinder-Benziner auf seinen Einsatz. Er verrichtet recht kultiviert und ausreichend kräftig seinen Dienst, braucht dafür aber hohe Drehzahlen. Beim Verbrauch kann er keine Glanzpunkte setzen, es fehlen ihm noch aktuelle Spritsparmaßnahmen. Im Innenraum geht's vorn geräumig zu, hinten wird's für Erwachsene deutlich enger. Erfreulich ist die gute Ausstattung: Sechs Airbags und ESP sind immer dabei, in der Active-Variante zusätzlich eine Klimaautomatik, Sitzheizung und Alufelgen. Das relativiert dann den Preis von 15.190 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Skoda Fabia, Seat Ibiza, Toyota Yaris, VW Polo.

**+** leichte Bedienung, vorne gutes Raumangebot, direkte Lenkung, knackige Schaltung, gute Sicherheitsausstattung, ESP Serie

**-** keine Automatik lieferbar, hinten geringe Kniefreiheit



### ADAC-URTEIL



3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht soliden Eindruck, etwas enttäuschend sind die sichtbaren Schweißpunkte sowie der unten völlig offene Motorraum. Die Kunststoffe im Innenraum wirken gut verarbeitet, sehen jedoch nicht allzu hochwertig aus. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, über einen gut erreichbaren Hebel kann die Tankklappe geöffnet werden. Die tatsächlich mögliche Zuladung fällt mit 460 kg (inkl. Fahrer) gut aus.

⊖ Die Türschweller sind gegen Verkratzen ungeschützt, die Ausschnitte können leicht verschmutzen. Auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden. Seitliche Schutzleisten, die einen gewissen Schutz gegen fremde Autotüren darstellen, sind nicht vorhanden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung. Für das defekte Rad ist die Mulde eigentlich zu klein.

2,9

### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Mazda 2 durchschnittlich ab. Die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen nicht zu sehr ein, nach rechts hinten (breite C-Säule) könnte der Ausblick aber besser sein. Der Innenspiegel und die Außenspiegel sind groß genug, der linke außen verfügt über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert. Die Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

⊕ Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die abfallende Front hat man eine gute Sicht nach vorn. Die Außenspiegel sind beheizt. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenützung der Rückbank weit nach unten schieben, was die Sicht nach hinten verbessert.

⊖ Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten, beides bietet die Konkurrenz aber zunehmend zumindest als Option.

3,0

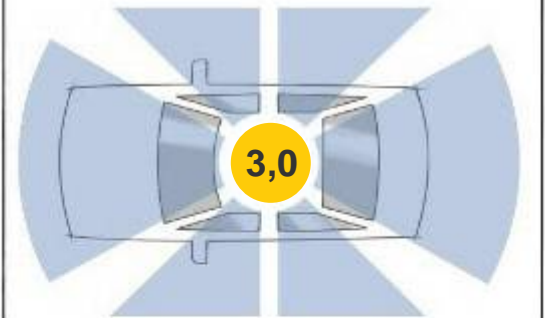
### Ein-/Ausstieg

Die Türschweller sind niedrig und die Flächen der Vordersitze haben eine recht angenehme Höhe, was den Zustieg erleichtert. Allerdings nur kleinen Personen, denn größere stoßen sich leicht den Kopf am flach verlaufenden Türausschnitt. Hinten wird der Zustieg durch eine relativ hohe innere Schwellerkante erschwert.

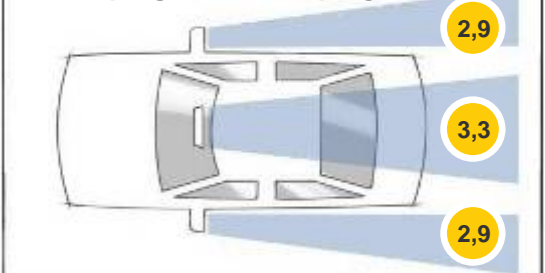


Der Blick nach schräg hinten wird durch die besonders breite C-Säule stark beeinträchtigt.

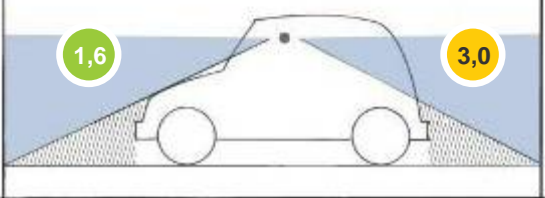
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Zudem ragen die rückwärtigen Radkästen weit nach vorne, was die Türen schmal macht. Der kurze Fußraum wirkt sich hinderlich für Personen mit großen Schuhen aus. Insgesamt also nicht besonders bequem und einiges schlechter als beim Vorgänger. Um die Türen auf- und abzusperrern gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten.

- ⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 240 l - nicht gerade üppig. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, stehen 560 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante), das stimmt dann schon versöhnlich.



**Der Kofferraum des Mazda 2 fasst nur 240 l Gepäck. In dieser Fahrzeugklasse nicht gerade üppig.**

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht aufklappen, größere Personen sollten etwas auf ihren Kopf achten, die Klappe schwingt nur noch 1,83 m nach oben (Vor-Facelift: 1,88 m). Die große Ladeöffnung und die zweckmäßige Form erleichtern die Nutzung. Praktisch ist auch die geringe Tiefe.

⊖ Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich am Gummidruckknopf die Finger schmutzig. Koffer müssen über eine hohe Bordwand gewuchtet werden (außen 71 cm, innen sehr ungünstige 25 cm). Mit Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe, die das Verschieben des Gepäcks behindert. Der Nadelfilzteppich lässt sich schwierig säubern (kann aber herausgenommen werden). Die Beleuchtung ist schwach. Beim Zuklappen kann man sich an der Griffmulde die Hand stauchen, wenn man sie nicht rechtzeitig aus der Mulde herauszieht.

## 3,1 Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einigermaßen leicht vorklappen (auch von hinten aus), die Kopfstützen können eingesteckt bleiben.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagefächer.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

+ Die Bedienung ist insgesamt einfach, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkradnähe. Das Lenkrad ist neigungseinstellbar. Die verspielt aufgebaute Radiobedienung liegt vorbildlich weit oben und ist recht einfach handzuhaben, die Radioschalter im Lenkrad sind kaum erforderlich. Die Klimatisierungssteuerung befindet sich darunter, aber immer noch an übersichtlicher Stelle, eingestellt wird mit logischen Drehreglern.



**Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut gelungen, die Verarbeitungsqualität sowie Materialanmutung entsprechen dem Klassenstandard.**

Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Der Tacho lässt sich nun besser ablesen, als Hintergrund wurde schwarz gewählt, das einen besseren Kontrast zu den Ziffern bildet. Vorne gibt es ausreichend Ablagen, das Handschuhfach ist übersichtlich, aber unbeleuchtet.

⊖ Für diese Ausstattung gibt es keinen Licht und Regensensor. Das Lenkrad ist nicht längseinstellbar. Das Abblendlicht hat keine Kontrollleuchte. Es gibt auch keine Kühlmitteltemperaturanzeige, sondern nur zwei Kontrollleuchten (kalt, zu warm). Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Antippautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Die Heizungseinsteller haben zu kleine Piktogramme. Hinten fehlen Beleuchtung und Ablagen.

---

## 2,5 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorne lassen sich die Sitze bis zu einer Personengröße von 1,85 m einstellen. Die Kopffreiheit ist üppig und die Innenbreite ordentlich, entsprechend angenehm ist das Raumgefühl für einen Kleinwagen.

---

## 4,0 Raumangebot hinten\*

⊖ Hinten geht es deutlich beengter zu; sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Kniefreiheit hinten nur noch für knapp 1,70 m große Mitfahrer. Durch den geringen seitlichen Abstand zum Dach kommt leicht ein Gefühl der Enge auf. Zu zweit reicht die Innenbreite, zu dritt wird es sehr eng.



Im Fond finden Personen nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Platz vor.

---

## 2,7 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Der Mazda 2 hat ein straff ausgelegtes Fahrwerk. Längere Bodenwellen bereiten dem Fahrzeug kaum Probleme und werden recht gut gemeistert; kleinere und kurze Unebenheiten (auch auf der Autobahn) sorgen jedoch dafür, dass die Karosserie in ständiger Bewegung ist. Teilweise wird das für die Insassen nervig und unangenehm. Die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sowie die Seitenneigung bei Kurvenfahrt fallen recht gering aus.

---

### 2,7 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung einstellbar. Die Kontur und die Höhe der vorderen Lehnen geht in Ordnung, im Lendenwirbelbereich könnte die Rückenunterstützung aber besser sein. Insgesamt bieten die Vordersitze einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Rücksitzbank verfügt über akzeptable Konturen im Lehnen- und Flächenbereich. Erwachsene sitzen aber nicht besonders bequem, weil es ihnen an Oberschenkelunterstützung fehlt und der Beinraum knapp ausfällt.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

## 2,9 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Mazda 2 mit dem 1,3-l-Benziner nicht, bis Autobahnrichtgeschwindigkeit bewegt sich die gemessene Geräuschkulisse innen im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist zu hören, aber nicht unangenehm laut - erst bei höheren Drehzahlen wird er leicht dröhnig. Die Fahrgeräusche und Windgeräusche bewegen sich im üblichen Rahmen dieser Klasse.

## 2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne selbst bei sehr kalten Temperaturen schnell an und sorgt rasch für angenehme Temperaturen im Innenraum. Innen gelingt das ähnlich gut, es dauert nur eine Kleinigkeit länger. Die Klimaautomatik bietet zahlreiche Einstellungsmöglichkeiten, leider kann man die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen vorwählen. Man kann aber auch alle Einstellungen der gut funktionierenden Automatikfunktion überlassen.

⊖ Die hinteren Türfenster lassen sich nicht vollständig versenken.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen\*

Der kleine Benziner ist eher von der schwachbrüstigen Sorte. Er braucht für vernünftige Beschleunigung hohe Drehzahlen - eifriges Schalten ist also Pflicht. Dann können zufriedenstellende Fahrleistungen erzielt werden. Von der Elastizität im vierten oder fünften Gang darf man sich nicht viel erwarten, die Übersetzung hat Mazda etwas lang gewählt.

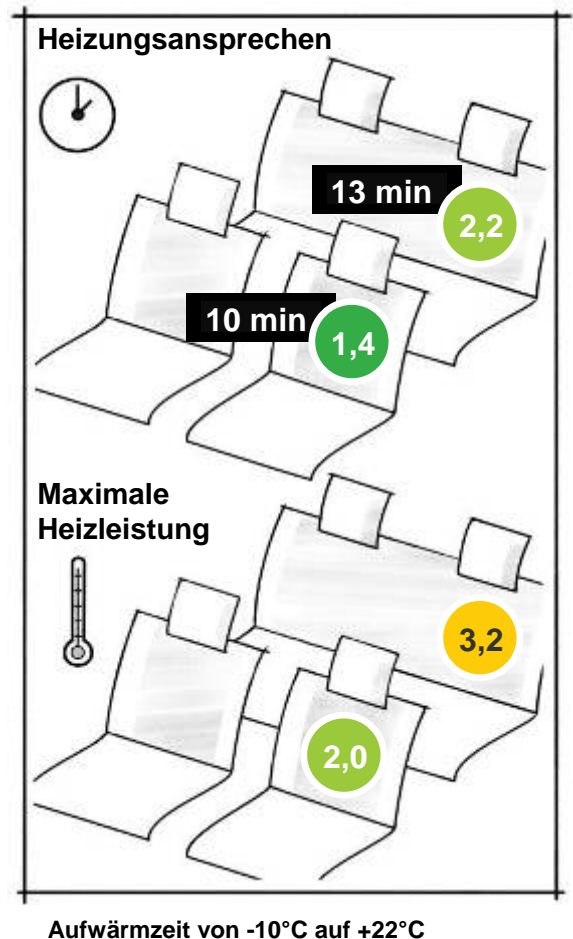
## 2,0 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder läuft insgesamt recht kultiviert, beim Ausdrehen neigt er aber zum Dröhnen. Vibrationen dringen nur gedämpft in den Innenraum, letztlich nicht wirklich störend.

## 2,2 Schaltung

⊕ Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich noch leicht wechseln. Besonders die kurzen Schaltwege gefallen. Wenn man schnell schaltet, kann es auch mal etwas haken.

⊖ Wird der Rückwärtsgang schnell eingelegt, kann es im Getriebe krachen. Leider ist der Rückwärtsgang auch nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgesetzt.





---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Gangabstufungen des 5-Gang-Getriebes passen gut, es entstehen keine zu großen oder zu kleinen Drehzahlsprünge. Die eher kurze Gesamtübersetzung geht auch in Ordnung, weil der drehmomentschwache Motor ohnehin mit einer längeren Übersetzung überfordert wäre.

---

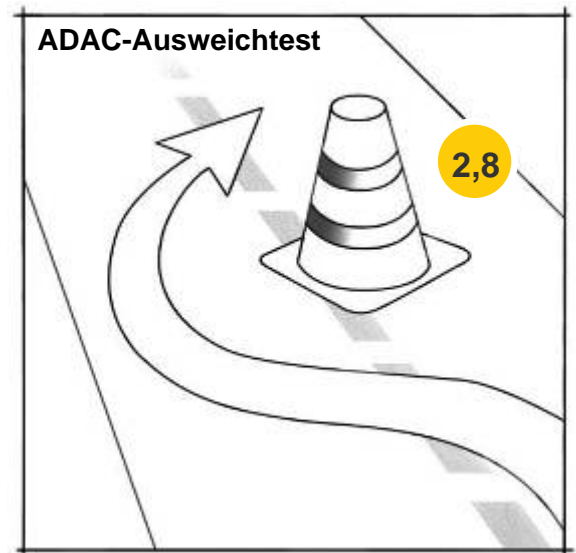
## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,4 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest macht der Mazda 2 einen etwas durchwachsenen Eindruck. Durch die fahraktive Auslegung greift ESP spät ein und lässt relativ hohe Driftwinkel zu. Durch das späte Eingreifen wird aber eine souveräne ESP-Regelung sehr schwierig. Schleudern wird zwar verhindert, der Anspruch an den Fahrer ist aber höher. Daher erhält er nur ein zufriedenstellendes Gesamtergebnis - der Mazda 2 ist damit trotzdem ein sicheres Auto.

⊕ Die Reaktion auf einen Lenkimpuls ist recht direkt, das serienmäßige ESP (DSC genannt) unterstützt den Fahrer in allen Fahrsituationen. Auf Straßen mit Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen hält der japanische Kleinwagen gut seinen Kurs und lässt sich wenig beeindrucken. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronische Traktionskontrolle noch rechtzeitig und bremst durchdrehende Räder ein, um das Vorwärtstkommen zu begünstigen.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

---

### 2,3 Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, d.h. der Wagen neigt eher zum Schieben über die Vorderräder. Im Grenzbereich greift unterstützend ESP ein. Lastwechselreaktionen sind insgesamt gering und gut beherrschbar. Auch voll beladen bleibt das Fahrverhalten sicher.

---

### 2,3 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht sehr schnell an, fast schon etwas hektisch. Sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer genügend Kontakt zur Fahrbahn. Durch die direkte Auslegung, die geringen notwendigen Kräfte am Lenkrad fährt der kleine Wagen handlich; der Wendekreis ist mit 10,7 m durchschnittlich.

---

### 2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 2 durchschnittlich 37,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung insgesamt standfest, leichtes Fading tritt erst in Extrem-Situationen auf. Insgesamt spricht die Bremse gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,6

## SICHERHEIT

2,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Serienmäßig verfügt der Mazda 2 über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, genannt DSC, und einen Bremsassistenten. Damit erfüllt er zumindest die Mindestanforderungen im Bereich aktive Sicherheit.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,2

### Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der Mazda 2 besitzt zum Schutz der Insassen bei einem Unfall viele der heute gängigen Sicherheitsfeatures. Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. So kann der kleine Japaner fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest erreichen (Stand 2007). Angurt-Erinnerer fordern die vorderen Insassen auf, sich anzuschnallen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- ⊖ Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, sie reichen gerade für Personen bis 1,60 m. Für diese Plätze gibt es auch keine Anschnallwarner. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine sinnvollen Halterungen.

3,2

### Kindersicherheit

- ⊕ Auf den hinteren Außensitzen können Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigt werden, besser noch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte. Auch für Babyschalen sind die Gurte lang genug. An der Rückseite der Lehne befinden sich zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen.
- ⊖ Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich schwierig, weil die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind und man stets zwei Hände zum Anschnallen braucht. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

3,1

### Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit 18 von 36 Punkten durchschnittlich ab.

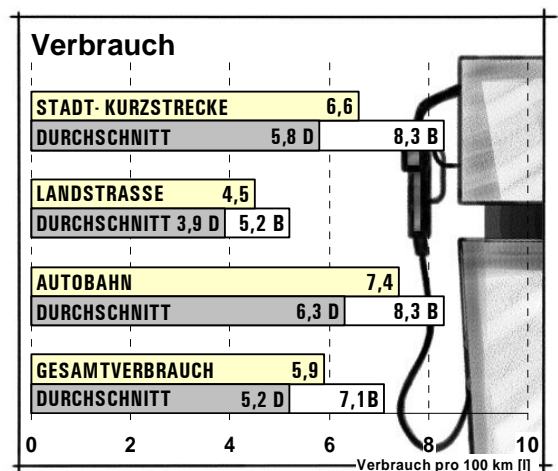
2,5

## UMWELT/ECOTEST

3,3

### Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda 2 1.3 Active liegt bei 5,9 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 131 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 27 Punkte. Innerorts benötigt der kleine Japaner 6,6 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 7,4 l Super pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

---

## 1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, auffällig zeigen sich aber die hohen Kohlenmonoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus, sie liegen mit über 14 g pro Kilometer deutlich zu hoch und deuten auf einen unterdimensionierten Katalysator hin. Dieser schlechte Wert führt auch zu dem für einen Benziner eher mäßigen Ergebnis von 43 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es aber dennoch für 70 Punkte und damit gerade so für vier von fünf Sternen.

---

## 3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,7 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Mazda 2 nicht besonders niedrig liegt im Vergleich zu seinen typischen Konkurrenten, kann er in diesem Kapitel nur eine mäßige Benotung erzielen.

---

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte

⊕ Der Hersteller spendiert dem Mazda 2 gemäß eigenen Angaben eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. Der 1,3-Liter Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. In Verbindung mit der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz niedrig.

---

### 2,7 Wertstabilität\*

Dem Mazda 2 wird eine durchschnittliche Restwertentwicklung prognostiziert. Es fehlen noch besondere Spritsparmaßnahmen, die in Zukunft immer wichtiger werden. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist gegen Ende mit einem Modellwechsel zu rechnen, das drückt etwas auf den Restwert.

---

### 3,3 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Anschaffungspreis von 15.190 Euro kann man nicht mehr wirklich von günstig sprechen, wengleich die Ausstattung recht ordentlich ausfällt. Die Sicherheitsausstattung umfasst alles Nötige und auch beim Komfort kann man sich nicht beschweren, eine Klimaanlage mit automatischer Regelung sowie vier Fensterheber sind immer mit dabei.

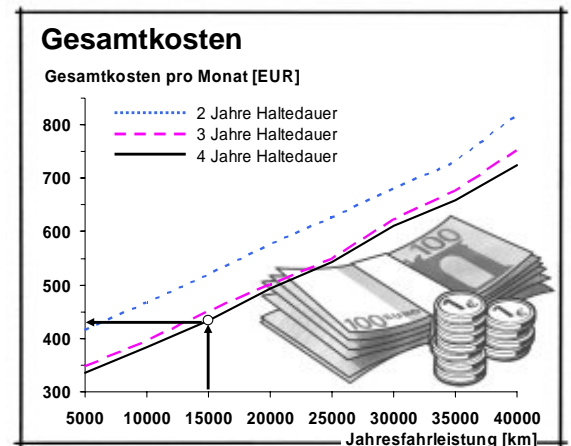


## 2,6 Fixkosten\*

Die festen Kosten im Jahr liegen im guten bis durchschnittlichen Bereich. Die KFZ-Steuer ist sehr niedrig, 28 Euro jährlich fallen nicht besonders ins Gewicht. Teurer fallen die Versicherungseinstufungen aus, die Kosten für Haftpflicht und Teilkasko bewegen sich im mittelmäßigen Bereich, die Vollkaskoversicherung ist eher teuer.

## 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten im Umfeld seiner Klasse, kann sich der Mazda 2 1.3 nur im Mittelfeld einreihen. Das liegt vor allem an dem mäßigen Abschneiden bei den Betriebs- und Fixkosten. Auch in den anderen Bereichen kann er nicht besonders positiv Punkten, so dass sich letztlich ein durchschnittliches Ergebnis herauskristallisiert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 433 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3	1.3	1.5	1.6 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1349	4/1349	4/1498	4/1560
Leistung [kW(PS)]	55(75)	62(84)	75(103)	70(95)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	119/3500	121/3500	133/4000	205/1750
0-100 km/h[s]	13,4	12,6	11,9	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	170	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 S	5,9 S	7,1 S	4,7 D
CO2 [g/km]	119	119	146	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/16	15/19/16	13/19/17	17/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	28	28	82	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	427	478	433
Preis [Euro]	12.390	14.690	16.590	17.190

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1349 ccm
Leistung	62 kW (84 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	121 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15V
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>8,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,6 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6/ 4,5/ 7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / <b>131g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3900/1695/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1025 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/560 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	<b>725 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>38 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>67 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>203 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>433 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/16
Grundpreis	15.190 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mazda 2 1.3 Active

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Komfortblinker (zuzügl. Montage)	40 Euro
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar/anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,9	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Variabilität	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,6	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot vorne*	2,5	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	4,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,3
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Schadstoffe	1,7
Federung	2,8		
Sitze	2,7	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	2,9	Betriebskosten*	3,7
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>	Wertstabilität*	2,7
Fahrleistungen*	3,5	Kosten für Anschaffung*	3,3
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,6
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Getriebeabstufung	2,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**