



## Mazda 2 SKYACTIV-G 90 Exclusive-Line

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

**S**eit Anfang 2015 wird die dritte Generation des Mazda 2 in Europa verkauft. Er trägt das typische Mazda-Markengesicht und kann auf den ersten Blick kaum noch von den größeren Brüdern unterschieden werden. In Deutschland ist er nur noch als fünftürige Schräghecklimousine erhältlich. Mit der getesteten Motorisierung, dem 1,5-Liter-Benziner mit 66 kW/90 PS, will der Kleinwagen hoch gedreht werden. Nutzt man das volle Drehzahlband, zeigt sich der kleine Japaner äußerst spritzig. Lässt man ihn aus dem Drehzahlkeller ziehen, wird man zur Verkehrsbehinderung. Durchzugskraft zählt nicht zu seinen Stärken. Das EcoTest-Ergebnis erfreut dafür eher. Mit einem akzeptablen Testverbrauch von 4,9 Liter auf 100 Kilometer und einem niedrigen Schadstoffausstoß reicht es zu einem guten Vier-Sterne-Ergebnis. Das Fahrwerk wurde verfeinert, zeigt sich aber weiterhin Mazda-typisch straff. Leider folgt auch Mazda dem üblichen Trend, dass moderne Autos immer unübersichtlicher werden, was bei der ADAC Rundumsichtmessung eindeutig belegt werden konnte. Ein Grundpreis von 16.290 Euro für die gehobene Exclusive-Ausstattung kann akzeptiert werden, weil dann die wichtigsten Ausstattungsdetails bereits an Bord sind. Fast revolutionär für einen Kleinwagen sind die LED-Scheinwerfer, für die Mazda aber einen überschaubaren Mehrpreis von 650 Euro verlangt. Ein fehlender Einklemmschutz an elektrischen Fensterhebern ist hingegen nicht mehr akzeptabel. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3, Ford Fiesta, Hyundai i20, Kia Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** gutes EcoTest-Ergebnis, reichhaltige Grundausstattung, optional LED-Scheinwerfer erhältlich, knackiges Schaltgetriebe
- kein Fenstereinklemmschutz hinten, beengte Platzverhältnisse im Fond, mäßige Rundumsicht, durchzugsschwacher Motor, im Fond schwache Heizleistung



### ADAC-URTEIL

**2,5** AUTOTEST

**2,3** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,2** Familie

**2,3** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**2,4** Langstrecke

**3,4** Transport

**3,0** Fahrspaß

**2,4** Preis/Leistung

Stand: April 2015  
Text: Stefan Giuliani

**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**3,1**

### Verarbeitung

Die Karosserie des Mazda 2 ist ordentlich und solide gefertigt. Trotzdem findet man beim Blick auf Details einiges an Verbesserungspotenzial. Nicht alle Karosserieteile wurden sauber eingepasst. Vor allem Schweißnähte sind oft hässlich ausgeführt. Das Interieur hingegen zeigt sich rundum solide und ordentlich verarbeitet. Die Materialauswahl stellt aber nicht rundum zufrieden. Es dominiert einfaches Hartplastik, das mit Karbon- und Aluapplikationen etwas aufgewertet wird. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen. Auch am restlichen Unterboden findet man Abdeckungen, die Luftverwirbelungen reduzieren und somit den Kraftstoffverbrauch senken. Die Tankklappe lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum betätigen und ist nicht mit der Zentralverriegelung verbunden. Die Türausschnitte sind nach außen ordentlich abgedichtet, an den Schwellern gibt es aber keine Schutzleisten, die vor Kratzern schützen.

⊖ Seitliche Schutzleisten, die vor Remplern schützen könnten, sind nicht vorhanden. Auch die Stoßfänger sind einteilig und zum Großteil lackiert. So werden auch bei kleinen Beschädigungen schnell teure Reparaturen fällig. Die Motorhaube wird nur mit einem primitiven Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieselmotorkraftstoff betankt werden, was teure Folge-Reparaturen verursachen kann.

**3,0**

### Alltagstauglichkeit

Die zulässige Zuladung von 460 kg (inkl. Fahrer) geht in Ordnung. Die zulässige Stützlast beträgt überschaubare 50 kg.

⊕ Mit einer Tankfüllung von 44 Litern lässt sich mit dem Mazda 2 eine Reichweite von ca. 895 Kilometern realisieren (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Im Innenraum finden vier Personen ordentlich Platz. Der Mittelsitz der Rücksitzbank kann nur auf kurzen Strecken als Notsitz verwendet werden. Durch die kompakte Karosserie zeigt sich der Mazda vor allem im städtischen Verkehr recht handlich.

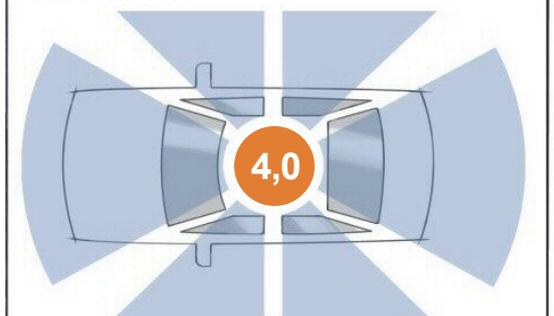
⊖ Die maximale Dachlast von 50 kg fällt gering aus. Ebenso enttäuschend ist die zulässige Anhängelast von 900 kg bei gebremsten und 515 kg bei ungebremsten Anhängern. Im Falle einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das nur bei kleinen Beschäftigungen brauchbare Hilfe bietet. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord.

**2,9**

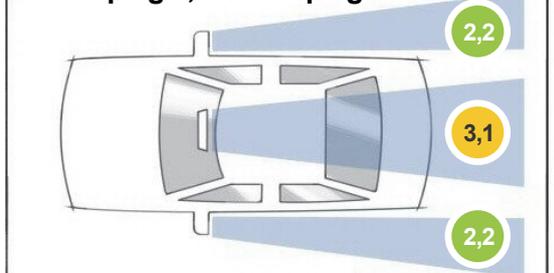
### Sicht

Der Bereich hinter dem Fahrzeug kann aufgrund der hohen Heckscheibe nur zufriedenstellend eingesehen werden. Auch die Größe des Innenspiegels fällt nur durchschnittlich aus. Bei Regen dürfte die Frontscheibe noch etwas großflächiger gewischt werden.

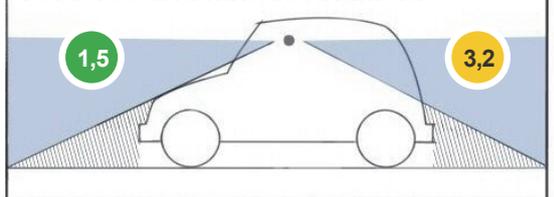
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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

⊕ Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die niedrige Frontpartie wird der Blick vor das Fahrzeug kaum behindert. Die Außenspiegel sind groß und ermöglichen eine gute Rücksicht. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Serienmäßig ist der Mazda mit Halogenscheinwerfern unterwegs. Der Testwagen war aber mit den optionalen LED-Scheinwerfern ausgestattet, die eine hervorragende Ausleuchtung und eine natürliche Lichtfarbe bieten. Bei Wahl des Licht-Pakets sind auch die Tagfahrleuchten in LED-Technik ausgeführt.

⊖ Der Mazda 2 erhält bei der ADAC-Rundumsicht eine mäßige Bewertung. Vor allem die massiven Dachsäulen behindern den Blick nach draußen deutlich. Als einzige Einparkhilfe sind akustisch warnende Parksensoren am Heck erhältlich. Selbst diese kosten aber Aufpreis.



**Massive Dachsäulen und ein kleines, hoch angesetztes Heckfenster beeinträchtigen die Sicht nach hinten.**

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Die Türschweller sind niedrig und nicht zu breit - so kommt man ohne große Mühen ins Fahrzeug. Die Dachlinie ist aber relativ flach gehalten, wodurch sehr große Personen Gefahr laufen sich den Kopf zu stoßen. Auch hinten gelangt man aufgrund der serienmäßig verbauten Fondtüren recht gut ins Auto. Die Türausschnitte sind groß, die Türen dürften aber weiter öffnen. Um das Fahrzeug auf- und abzusperrern gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten. Die Fensterheber lassen sich damit aber nicht bedienen. Die Türrastungen dürften etwas kräftiger ausfallen und hinten feiner abgestuft sein.

⊕ Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit lang den Heimweg aus.

⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. Die Zentralverriegelung kann auch bei geöffneter Heckklappe verriegelt werden. Es besteht die Möglichkeit, dass der Schlüssel im Fahrzeug bleibt und man sich somit ausschließt.

### 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen fällt mit 240 l (unterhalb der Kofferraumabdeckung) nicht gerade üppig aus. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, finden 330 l ihren Platz. Dann lassen sich hinter der Rücksitzbank fünf Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, so stehen bis zur Fensterunterkante 590 l Volumen zur Verfügung. Nutzt man dann das gesamte Volumen bis unter das Dach, so können 930 l zugeladen werden.



**Mit 240 l Volumen fasst der Kofferraum des neuen Mazda 2 exakt gleich viel Gepäck wie der des Vorgängermodells.**

### 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, wenn auch die Griffmulde an der Heckklappe sehr schmal ausfällt. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis knapp 1,85 m aufrecht stehen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Durch die geringe Tiefe können die Gepäckstücke gut erreicht werden. Die Ladeöffnung zeichnet sich vor allem durch die große Höhe aus.

– Das Ladegut muss über eine hohe Ladekante gewuchtet werden (75 cm über der Fahrbahn, 25 cm über dem Kofferraumboden). Die Kofferraumbeleuchtung ist nur auf einer Seite angebracht und leuchtet den Gepäckraum entsprechend schlecht aus. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine gewaltige Stufe, die das Beladen behindert.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umgeklappt werden. Es sind kaum Ablagen für kleine Gegenstände vorhanden. Seitlich gibt es ein Fach und unter dem Kofferraumboden lassen sich Kleinigkeiten verstauen.

+ Das Umklappen der Rücksitzlehne ist ohne großen Kraftaufwand von vorn und von hinten möglich.

– Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

+ Die Bedienung des Mazda 2 ist zum Großteil selbsterklärend und fordert keine große Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedalerie ist ordentlich aufgebaut und das Gaspedal sogar stehend ausgeführt, wodurch eine komfortable Bedienung ermöglicht wird. Gestartet wird per beleuchtetem Startknopf, der im Armaturenbrett gut erreichbar, aber vom Wischerhebel verdeckt wird. Abblendlicht und Scheibenwischer werden gegen Aufpreis per Sensor aktiviert (im Testwagen). Die Klimaanlage ist etwas tief eingebaut, aber sehr einfach und problemfrei zu bedienen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 15 Minuten automatisch ab und verschwendet so keine Energie. Das Display des Radio- und Navigationssystems ist optimal platziert. Die Bedienung klappt per Controller, Lenkradtasten und Touchscreen einwandfrei, auch wenn die Menüführung nicht durchgehend logisch aufgebaut ist. Die Instrumente sind übersichtlich. Das Display fällt etwas klein aus, alle Anzeigen können jedoch einwandfrei abgelesen werden. Dem Fahrer wird angezeigt, wenn die Türen oder die Heckklappe nicht korrekt verschlossen sind. Der Bordcomputer berechnet über längere Strecken den Kraftstoffverbrauch und wertet diesen graphisch aus. Auf langen Reisen wird der Fahrer vom serienmäßigen Tempomat entlastet. Die gespeicherte Geschwindigkeit wird angezeigt.

– Beim Wechsel vom Gas auf die Bremse kann man versehentlich mit der Schuhsohle am Bremspedal hängen bleiben. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel nicht gut untergebracht. Zudem lässt sich die Schalterstellung im Dunkeln nicht erkennen oder fühlen. Die Innenleuchte, die Außenspiegeleinstellung, die Fensterheberschalter (abgesehen vom Fahrerfensterheber) und das kleine Handschuhfach sind nicht beleuchtet. Die Umluftschaltung muss ohne Abschaltautomatik auskommen und bleibt sogar an, wenn die Zündung zwischenzeitlich abgeschaltet wird. Eine Fensterheberautomatik und ein Einklemmschutz sind nur auf dem Fahrerplatz vorhanden. Bei abgeschalteter Zündung lässt sich auch nur dieses Fenster bedienen. Die Einstellung der Vordersitzlehnen ist grob gerastet - stufenlose Drehräder wären die bessere Lösung. Die Ablagemöglichkeiten fallen vorn wie hinten überschaubar aus. Im Fond gibt es keine separate Innenbeleuchtung. Sind die Türen komplett geöffnet, können sie von angeschnallten Personen kaum noch erreicht werden.



**Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist weitgehend gelungen, die Verarbeitungsqualität entspricht den üblichen Standards.**

---

2,2

## Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m genügend Platz vor. Die Kopffreiheit und die Innenbreite fallen üppig aus. Auch subjektiv fühlt man sich im Mazda nicht beengt.

---

4,2

## Raumangebot hinten\*

⊖ Die Beinfreiheit reicht nur für Personen bis 1,70 m (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit fällt etwas großzügiger aus, die Innenbreite stellt zufrieden. Man sitzt tief, die Scheibenlinie ist hoch. Das sorgt für ein beengendes Raumgefühl.

---

4,0

## Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 2 werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

3,0

## KOMFORT

---

2,7

## Federung

Der Mazda 2 hat ein straff ausgelegtes Fahrwerk. Auf längeren Bodenwellen liegt der Kleinwagen souverän. Kurzweilige Unebenheiten sorgen jedoch dafür, dass die Karosserie in ständiger Bewegung ist. Teilweise wird das für die Insassen nervig und unangenehm. Grobe Schlaglöcher oder Querfugen absorbiert das Fahrwerk dagegen recht akzeptabel. Seitenneigung tritt etwas mehr auf, Nickbewegungen der Karosserie gibt es aber kaum. Kopfsteinpflaster federt der Kleinwagen noch recht ordentlich ab. Bei Beladung ändert sich die Grundcharakteristik des Mazda 2 kaum. Er wird tendenziell etwas komfortabler.

---

2,8

## Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung einstellbar. Die Vordersitze sind ordentlich konturiert, wenn auch die Lehnen arg schmal geschnitten sind. An den Höhen der Lehnen gibt es hingegen vorn wie hinten nicht viel auszusetzen. In Kurven bieten die Vordersitze ausreichend Seitenhalt. Die Polsterung ist bequem, der Fahrer sitzt entspannt im Mazda. Die Fußstütze sollte aber etwas länger ausfallen. Der Rücksitzbank fehlt es an Kontur. Vor allem am Rücken fällt das Polster zu dünn aus. Man sitzt tief, die Schenkel werden nicht gut unterstützt.

⊖ Es sind weder Lordosenstützen noch eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz erhältlich

---

2,7

## Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt mit 69,8 dB(A) nicht gerade niedrig. Der Motor läuft zwar knurrig, laut ist er aber nicht. Einzig die Windgeräusche treten etwas deutlicher in den Vordergrund.

3,7

## Klimatisierung

Die Klimaanlage ist serienmäßig im Mazda verbaut, eine Klimaautomatik ist hingegen nicht erhältlich. Auf den vorderen Plätzen fällt die gemessene Heizleistung akzeptabel aus.

– Temperatur und Luftverteilung können nur im Gesamten vorgenommen werden; einzelne Zonen gibt es nicht. Hinten fällt die Heizleistung zu schwach aus.

2,5

## MOTOR/ANTRIEB

2,7

## Fahrleistungen\*

Der 1,5-Liter-Benziner mag hoch gedreht werden. Nutzt man den vollen Drehzahlbereich, sprintet der Kleinwagen tapfer vorwärts. Durchzugskraft zählt aber nicht zu seinen Stärken. Mit seinen 66 kW/90 PS absolviert er den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h in nur 6,6 Sekunden (gemessen im zweiten Gang). Das überschaubare Drehmoment von 148 Nm liegt erst bei 4.000 1/min an. So werden die Elastizitätsmessungen zum Geduldsspiel. Im vierten Gang vergehen 14,4 Sekunden, im fünften Gang 23,6 Sekunden.

2,7

## Laufkultur

+ Der kleine Vierzylinder läuft recht kultiviert. Im Innenraum nimmt man Vibrationen nur in überschaubarem Maße wahr. Im Drehzahlkeller hält er sich auch akustisch stark zurück. Im mittleren Drehzahlbereich läuft die Maschine rau, aber nicht belastend. Erst wenn man das volle Drehzahlband nutzt, wird der Mazda sehr laut.

1,9

## Schaltung

+ Die Gänge sind gut geführt und lassen sich leicht wechseln. Besonders die kurzen Schaltwege gefallen, wodurch auch schnelle Gangwechsel ohne Weiteres möglich sind. Die Präzision überzeugt. Nur beim Hochschalten in den fünften Gang kann es gelegentlich etwas haken. Die Kupplung lässt sich fein dosieren, Schaltschläge treten kaum auf. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, den jeweils optimalen Gang zu wählen. An Steigungen hält die Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch für kurze Zeit fest. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei, auch wenn der Gang vor Betätigen der Kupplung bereits eingelegt war.

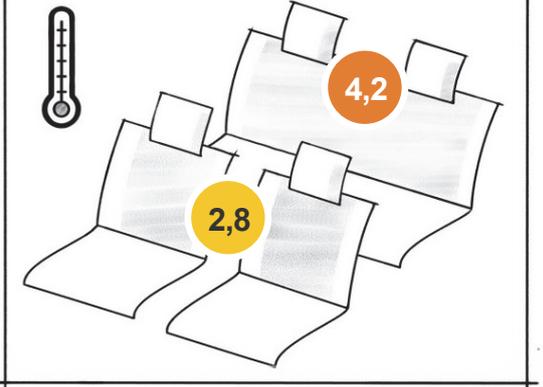
– Legt man den Rückwärtsgang ein, solange das Fahrzeug noch ausrollt, tritt deutliches Getrieberasseln auf.

3,0

## Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe passt recht gut zur Motorisierung. Schaltet man viel, lässt sich der Mazda 2 auch zügig bewegen. Gegen die Durchzugsschwäche könnte auch ein sechster Gang nichts ausrichten. Die Agilität des Kleinwagen hängt eher von der Schaltwilligkeit des Fahrers ab. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.900 1/min. Länger dürfte der Mazda auch nicht übersetzt sein.

### Heizungsansprechen

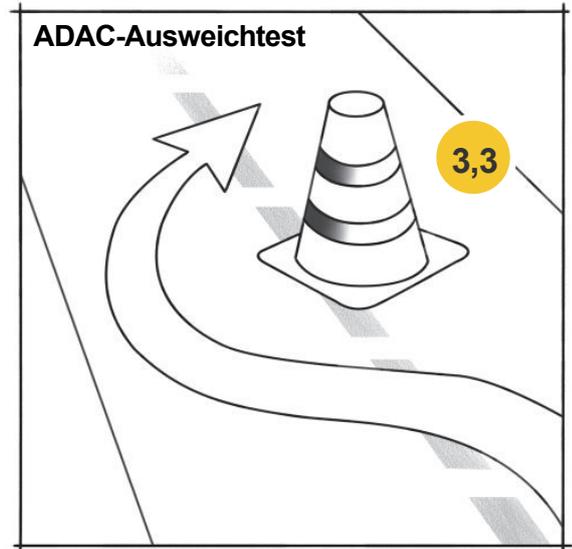


Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Kleinwagen wenig souverän. Bereits beim ersten Anlenken übersteuert er spürbar. Dieser Effekt wird beim Gegenlenken noch deutlich verstärkt. Das Fahrzeug beginnt zu hüpfen, einzelne Räder verlieren den Fahrbahnkontakt. ESP greift hart ein, es wird viel Geschwindigkeit abgebaut. Der Fahrer wird gefordert, Schleuder- oder Kippgefahr besteht aber nicht. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls neigt sich die Karosserie deutlich. Auch das fühlt sich ungewohnt an, bleibt aber gut beherrschbar. Am Geradeauslauf gibt es nicht viel zu mäkeln. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Räder. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Mazda gutmütig über die Vorderräder weg. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, drängt das Heck aber deutlich nach außen.



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.

### 2,4 Lenkung\*

⊕ Die Mittelstellung der Lenkung ist nicht optimal zentriert, auch das Ansprechen dürfte etwas agiler ausfallen. Bei mehr Lenkwinkel baut sie aber mit nur leichter Verzögerung kräftig Seitenführung auf. Man kann den Kleinwagen präzise über kurvige Landstraßen zirkeln, der Fahrer erhält ordentliche Rückmeldung. Die Übersetzung fällt relativ direkt aus - von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis liegt mit 10,4 m für diese Fahrzeugklasse im befriedigenden Bereich.

### 2,8 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt mit 38,7 m im zufriedenstellenden Bereich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver + der Größe 185/65 R15 88T). Beim Bremsen in Kurven zeigt sich das Heck sehr sensibel und läuft aus der Spur.

⊕ Die Bremse ist gut dosierbar und spricht spontan an. Fading ist selbst bei hoher Beanspruchung der Bremsanlage nicht festzustellen.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Es sind serienmäßig ESP und ein Bremsassistent vorhanden. Zudem wird der Reifenluftdruck indirekt über den Abrollumfang der Reifen kontrolliert und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust auftritt (Serie). Ebenfalls serienmäßig ist der Spurverlassenswarner an Bord, der den Fahrer warnt, wenn er eine Fahrbahnmarkierung, ohne zu blinken überfährt. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und so der nachfolgende Verkehr gewarnt. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden. So wird ein versehentliches Anfahren verhindert.

Ebenfalls serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem sich die Maximalgeschwindigkeit des Fahrzeugs begrenzen lässt. In Gefahrensituationen kann diese Geschwindigkeit per Kick-Down trotzdem überschritten werden.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

---

## 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Sicherheitspaket des Mazda 2 beinhaltet Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda 2 im Bereich Insassensicherheit 86 % der möglichen Punkte (Stand 04/2015). Die vorderen Kopfstützen sind relativ hoch. Sie bieten auch großen Personen bis 1,85 m ausreichend Schutz. Zudem sind sie nah am Kopf platziert und verringern so das Risiko von Halswirbel-Verletzungen. Vorn sind Gurtwarner vorhanden. Zudem wird dem Fahrer signalisiert, welche Gurte auf der Rückbank verwendet werden. An den stabilen Türgriffen können nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind unterdimensioniert. Sie bieten nur Personen bis gut 1,55 m ausreichenden Schutz. Für das Verbandmaterial und das Warndreieck sind keine Halterung vorhanden. Sie können nur unter dem Kofferraumboden verstaut werden und sind bei beladenem Gepäckraum nicht zu erreichen. Zudem gibt es keine Zurrösen zur Gepäcksicherung im Kofferraum.

---

## 2,8 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mazda 2 im Bereich Kindersicherheit 78 % der möglichen Punkte (Stand 04/2015). Die hinteren Außensitze besitzen Isofix-Befestigungspunkte und zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen an der Lehnenrückseite. Doch auch mit den vorhandenen und selbst für Babyschalen ausreichend langen Gurten können Kindersitze stabil befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig abschalten, wodurch auch rückwärts gerichtete Kinderschalen eingebaut werden können.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt der Fahrzeughersteller keine Rückhaltesysteme. Dieser ist zudem aufgrund des Gurtschlusses und der ungünstigen Sitzkontur nicht zum Befestigen von Kindersitzen geeignet. Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank können Kindersitze aufgrund des weichen Sitzpolsters kaum festgezogen werden. An den Fensterhebern gibt es keinen Einklemmschutz (außer Fahrerseite). Dies stellt für spielende Kinder ein immenses Verletzungsrisiko dar. Besonders hohe Kindersitze finden auf den hinteren Außensitzen keinen Platz. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

---

## 1,7 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der Mazda 2 im Bereich Fußgängerschutz gut ab. Er erreicht 84 % der möglichen Punkte (Stand 04/2015).

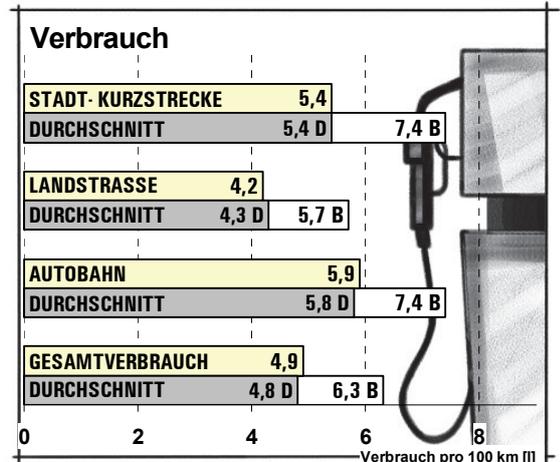
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO2\*

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Mazda 2 SKYACTIV-G 90 liegt bei 132 g/km, was für 34 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des ADAC Ecotest reicht. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Testverbrauch von 4,9 Liter auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr verbraucht der kleine Japaner 5,4 l/100 km, über Land 4,2 l/100 km und auf der Autobahn 5,9 l/100 km.

### 1,4 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des Mazda 2 fällt gering aus, was im ADAC EcoTest mit 45 Punkten belohnt wird. So reicht es für insgesamt 79 Punkte und damit vier Sterne.



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

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 3,8 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu großen Teilen aus den Kraftstoffkosten. Da der Mazda mit teurem Superkraftstoff betankt werden will, reicht es nur zu einer durchschnittlichen Beurteilung der Betriebskosten.

### 2,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### 2,5 Wertstabilität\*

+ Der Mazda 2 ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. So wird ihm bei einer Haltedauer von vier Jahren und einer Jahreslaufleistung von 15.000 km ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,2 Kosten für Anschaffung\*

Im Kleinwagensegment kann der Mazda 2 SKYACTIV-G 90 in der gehobenen Exclusive-Line mit einem Grundpreis von 16.290 Euro nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Erfreulich ist aber, dass er auch in Grundausstattung alle technischen Einrichtungen an Bord hat, die man bei einem Kleinwagen erwartet.

## 2,9 Fixkosten\*

Auch bei den Fixkosten landet der Japaner im Mittelfeld. Während die jährlich Kfz-Steuer mit 50 Euro recht erschwinglich ausfällt, muss man vor allem für die Kaskoversicherungen deutlich höhere Beträge kalkulieren. Die Versicherungsklassen: KH: 15/VK: 19/TK: 21

## 1,6 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen überschaubar aus.

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2 SKYACTIV-G 75 Prime-Line	2 SKYACTIV-G 90 Center-Line	2 SKYACTIV-G 115 i-ELOOP Sports-Line	2 SKYACTIV-D 105 Center-Line
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1496	4/1496	4/1499
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	85 (115)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	135/3800	148/4000	148/4000	220/1400
0-100 km/h[s]	12,1	9,4	8,7	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	183	200	178
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7   S	4,5   S	4,9   S	3,4   D
CO2 [g/km]	110	105	115	89
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/21	15/19/21	14/19/21	17/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	60	50	70	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	399	403	454	408
Preis [Euro]	12.790	15.290	18.790	17.290

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1496 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	148 Nm
bei	4000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,2/10,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>6,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>4,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,4/4,2/5,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>132 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4060/1695/1495 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1985 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1045 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/590 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	515 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	44 l
Reichweite	<b>895 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>45 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>92 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>179 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>414 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/21
Grundpreis	16.290 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	650 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor (Touring-Paket)	650 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
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
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Touring-Paket)	650 Euro <sup>o</sup>
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,5

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