



## Mazda 2 SKYACTIV-D 105 Sports-Line

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (77 kW / 105 PS)

**F**ür den Mazda 2 wird ein Ottomotor mit drei Leistungsstufen und der im Testwagen verbaute Dieselmotor angeboten. Der 1,5-l-Selbstzünder leistet 77 kW/105 PS, die Antriebskraft wird durch ein Sechsgang-Schaltgetriebe an die Antriebsräder übertragen. Das Getriebe ist zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang übersetzt und das macht sich auch im ADAC EcoTest bemerkbar. Dort fährt die fünftürige Schräghecklimousine mit einem Testverbrauch von 3,8 Litern Diesel auf 100 Kilometer ein gutes Ergebnis ein. Bei den Fahrleistungsmessungen kann sich das Resultat ebenfalls sehen lassen, auch wenn die Elastizität des Motors im lang übersetzten sechsten Gang nicht mehr gut ist. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten beschleunigen, ist oft ein Runterschalten notwendig. Dank kompakter Außenmaße fühlt sich der Mazda 2 in der Stadt wohl, die Rundumsicht dürfte aber besser sein. Vorn bietet der Kleinwagen gute Platzverhältnisse, im Fond fällt die Beinfreiheit aber gering aus. Punkten kann die getestete Sports-Line bei der umfangreichen Serienausstattung, zu der u. a. eine Klimaautomatik, ein Spurverlassenswarner und ein City-Notbremssystem gehören - mit 19.590 Euro ist der Kleinwagen allerdings auch kein Schnäppchen. Zumal der Preis weiter ansteigt, wenn man das optional erhältliche LED-Licht und das empfehlenswerte Technik-Paket ordert, das u. a. einen Fernlichtassistenten und ein Head-up-Display beinhaltet. Komfortdetails wie ein in der Höhe einstellbarer Beifahrersitz und ein automatisch abblendender Innenspiegel sind allerdings erst gar nicht erhältlich. **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.

- +** niedriger Verbrauch, umfangreiche Serienausstattung, helle LED-Scheinwerfer (optional), knackiges Schaltgetriebe, guter Fußgängerschutz
- kein Fenstereinklemmschutz (außer Fahrerseite), beengte Platzverhältnisse im Fond, mäßige Rundumsicht, schwache Heizleistung, recht langer Bremsweg



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,4 Langstrecke

3,4 Transport

2,8 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

---

**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

**3,2**

### Verarbeitung

Karosserieverarbeitung und Finish sind beim Mazda 2 zufriedenstellend, man findet aber beim Blick auf Details einiges an Verbesserungspotenzial. Nicht alle Karosserieteile wurden sauber eingepasst und Schweißnähte sind oft hässlich ausgeführt. Die Sonderlackierung Rubinrot Metallic besitzt nur außen den Glanzeffekt, an nicht direkt sichtbaren Karosserieteilen wie den Türinnenkanten, den Schwellern oder am Kofferraum wirkt der Lack deutlich matter. Das Interieur hingegen zeigt sich rundum solide und ordentlich verarbeitet. Die Materialauswahl stellt aber nicht rundum zufrieden. Es dominiert einfaches Hartplastik, das mit Aluapplikationen und Kunstleder samt roten Ziernähten 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 - mit Unterbodenschutz ist man allerdings sparsam umgegangen. 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. Gegen Aufpreis schützen Einstiegsleisten die Schweller vorn vor Kratzern (Zubehör, im Testwagen).

⊖ Seitliche Schutzleisten, die vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen könnten, sind nicht vorhanden. 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 aufgrund des fehlenden Fehlbetankungsschutzes versehentlich mit Benzin befüllt werden, was teure Folgearbeiten verursachen kann. Die Nebelschlussleuchte ist im Fond bruchgefährdet verbaut.

---

**2,8**

### Alltagstauglichkeit

Im Mazda 2 finden vier Personen bequem Platz, der zusätzliche schmale Fondmittelsitz eignet sich dagegen nur für Kurzstrecken. Die mögliche maximale Zuladung fällt mit 455 kg akzeptabel aus.

⊕ Mit einer Tankfüllung von 44 Litern lässt sich mit dem Mazda 2 eine Reichweite von ca. 1.155 Kilometern erreichen (basierend auf EcoTest-Verbrauch). 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 550 kg bei ungebremsten Anhängern. Die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt nur 50 kg. Das kann unter Umständen zu wenig sein, wenn man zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger transportieren möchte. Im Falle einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das nur bei kleinen Beschädigungen brauchbare Hilfe bietet. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord.

---

**2,8**

### Sicht

Das umliegende Verkehrsgeschehen lässt sich durchschnittlich überblicken. Der Bereich hinter dem Fahrzeug kann aufgrund der hohen Heckscheibe nur zufriedenstellend eingesehen werden. Die Größe des Innenspiegels fällt nur durchschnittlich aus - eine automatische Ablendung ist nicht erhältlich. Bei Regen dürfte die Frontscheibe noch etwas großflächiger gewischt werden.

⊕ 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 zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Serienmäßig ist der Mazda mit Halogenscheinwerfern unterwegs. Der Testwagen war mit den optionalen LED-Scheinwerfern (Licht-Paket) ausgestattet, die eine gute Ausleuchtung und eine natürliche Lichtfarbe bieten. Die Leuchtweite könnte allerdings größer sein, besonders beim linken Scheinwerfer fällt die Hell-/Dunkel-Grenze stark auf. Bei Wahl des Technik-Pakets ist der Mazda u.a. mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet. Bei Wahl des Licht-Pakets sind auch die Tagfahrleuchten in LED-Technik ausgeführt.

⊖ Der Mazda 2 erhält bei der ADAC Rundumsicht nur eine ausreichende Bewertung. Vor allem die massiven Dachsäulen behindern den Blick nach draußen deutlich. Als einzige Einparkhilfe gibt es akustisch warnende Parksensoren am Heck, die bei der Sports-Line ab Werk verbaut sind.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Die Türschweller sind sehr 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 dank der serienmäßigen Fondtüren zufriedenstellend ins Auto. Die Türausschnitte sind groß, die Türen dürften aber weiter öffnen. Um das Fahrzeug auf- und abzusperren gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten. Die Fensterheber lassen sich damit nicht bedienen. Die Türfeststeller dürften etwas kräftiger ausfallen und hinten feiner abgestuft sein.

⊕ Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Trägt der Fahrer den Schlüssel bei sich, kann er mittels Tasten in den Türgriffen vorn und an der Heckklappe das Fahrzeug entriegeln. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

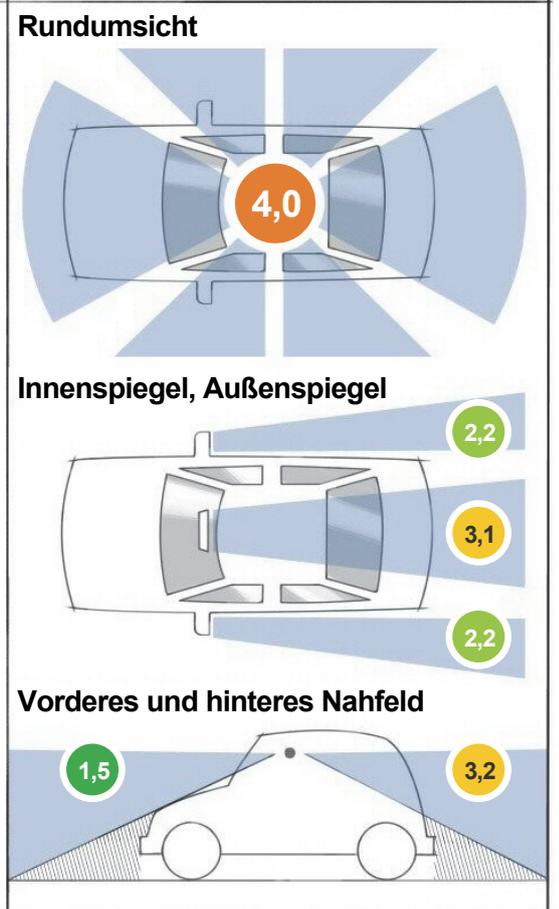
⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer.

## 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 Platz. Dann lassen sich hinter der Rücksitzbank fünf Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen bis zur Fensterunterkante 590 l Volumen zur Verfügung. Nutzt man dann das gesamte Volumen bis unter das Dach, können 930 l verstaut werden.



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



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 Fahrzeug erkennt.

## 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 Höhe aus - die Breite ist gering.

- Das Ladegut muss über eine hohe Ladekante gewuchtet werden. Diese liegt 75 cm über der Fahrbahn und 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. Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen den Kopf stoßen.



Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 2 von klassenüblicher Größe.

## 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

Das Cockpit des Mazda 2 ist übersichtlich gestaltet, die Bedienelemente liegen zum Großteil gut zur Hand. Die Grundfunktionen sind selbsterklärend und erfordern keine große Eingewöhnungszeit. Bis man sich allerdings mit dem umfangreichen Menü des Konnektivitätssystems auskennt, braucht es etwas Übung. Die Fensterheber werden elektrisch betätigt, aber nur der fahrerseitige besitzt eine Ab-/Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Im Dunkeln sind nicht alle Schalter perfekt beleuchtet. Es fehlt eine Beleuchtung an den Fensterheberschaltern (außer Fahrer), an der Außenspiegeleinstellung, am Dachhimmel und an den Luftdüsen. Das Lenkrad und die Bedienelemente in der Mittelkonsole sind beleuchtet. Eine Innenraumbelichtung gibt es nur vorn. Die Anzahl an Ablagen ist zufriedenstellend. Vorn gibt es Türfächer mit Flaschenhaltern und Cupholder. Im Fond findet man ein kleines offenes Fach in der Mittelkonsole sowie Türfächer und eine Lehnentasche auf der Beifahrerseite. Die Fahrerlehne hat keine Lehnentasche. Das Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format.

- + Das Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellen. Die Pedalerie ist ordentlich angeordnet und das Gaspedal sogar stehend ausgeführt, wodurch eine komfortable Bedienung ermöglicht wird.



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

Gestartet wird per beleuchtetem Startknopf, der im Armaturenbrett gut erreichbar positioniert ist, aber vom Lenkrad und Wischerhebel verdeckt wird. Der glatte Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert, alternativ ist das Abblendlicht serienmäßig sensorgesteuert. Der Lichtstatus wird im Kombiinstrument angezeigt. Über diesem ist das optionale Head-up-Display in der Armaturentafel angebracht. In der kleinen Scheibe werden u.a. die Geschwindigkeit oder Sicherheitswarnungen angezeigt. Das Display lässt sich in der Neigung einstellen, eine richtige Höheneinstellung gibt es nicht. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, allerdings wurde hier der Fokus auf den Drehzahlmesser gelegt. Dieser ist sehr groß, während die Geschwindigkeitsanzeige klein und digital ist - in Verbindung mit dem Head-up-Display kann die aktuelle Geschwindigkeit aber noch gut abgelesen werden. Die vorderen Scheibenwischer werden ebenfalls per Sensor aktiviert (Serie). Dem Fahrer wird angezeigt, wenn Türen oder die Heckklappe nicht korrekt verschlossen sind. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Durchschnitts- und Momentanverbrauch sowie die Restreichweite. Der serienmäßige Tempomat wird am Lenkrad aktiviert, die gespeicherte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Das Hauptdisplay besitzt eine Diagonale von sieben Zoll und ist in optimaler Höhe angeordnet. Im Stand lässt es sich durch Berührung und durch den zentralen Dreh-Drück-Regler zwischen den Sitzen steuern. Sobald man fährt, ist nur noch eine Bedienung mit dem Dreh-Drück-Regler möglich. Sowohl das Audio- als auch das optionale Navigationssystem lassen sich einwandfrei steuern. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist etwas tief eingebaut, aber sehr einfach und problemlos zu bedienen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 15 Minuten automatisch ab und verschwendet so keine Energie.

– Im Kombiinstrument fehlt eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige und die Tankanzeige ist lediglich digital und damit grob dargestellt. Beim Wechsel vom Gas auf die Bremse kann man versehentlich mit der Schuhsohle am Bremspedal hängen bleiben. Die Umluftschtaltung muss ohne Abschaltautomatik auskommen und bleibt sogar an, wenn die Zündung zwischenzeitlich abgeschaltet wird. Eine Fensterheberautomatik samt Einklemmschutz fehlt auf der Beifahrerseite und im Fond. Die Einstellung der Vordersitzlehnen ist grob gerastet - stufenlose Drehräder wären die bessere Lösung. Sind die Türen komplett geöffnet, können sie von angeschnallten Personen kaum noch erreicht werden. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.

## 2,2 Raumangebot vorne\*

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

## 4,2 Raumangebot hinten\*

– Im Fond geht es deutlich enger zu. 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.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m genügend Platz.

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 2 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

3,1

## KOMFORT

2,7

### Federung

Der Mazda 2 hat prinzipiell ein straff ausgelegtes Fahrwerk, das aber dennoch ausgeprägte Karosserieneigungen zulässt. 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 akzeptabel. Seitenneigung tritt für das straffe Fahrwerk überproportional auf, Nickbewegungen der Karosserie halten sich aber in Grenzen. Kopfsteinpflaster federt der Kleinwagen noch recht ordentlich ab. Bei Beladung ändert sich die Grundcharakteristik des Mazda 2 kaum. Er wird tendenziell etwas komfortabler.

2,9

### Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar, eine Verstellung der Sitzflächenneigung ist aber nicht möglich. 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 Oberschenkel werden nicht gut unterstützt.

– Es sind weder Lordosenstützen noch eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz erhältlich.

2,8

### Innengeräusch

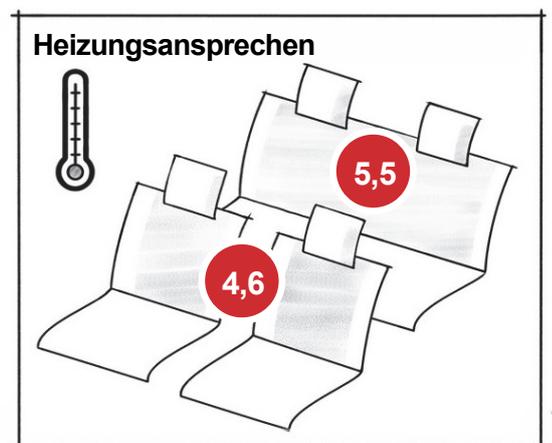
Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt mit 69,9 dB(A) nicht gerade niedrig. Einzig die Windgeräusche treten deutlich in den Vordergrund. Das Diesel-Aggregat läuft nach dem Kaltstart etwas rau, fällt aber nicht unangenehm auf. Bei Betriebstemperatur arbeitet das Aggregat unauffällig im Hintergrund.

4,0

### Klimatisierung

Der Mazda 2 Sports-Line ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Temperatur und Luftverteilung lassen sich allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen.

– Im ADAC Heizungstest liefert der Mazda 2 kein gutes Ergebnis ab. Sowohl vorn als auch hinten dauert es sehr lange, bis der gesamte Innenraum auf Behaglichkeitsniveau erwärmt wird. Im Fond bleiben selbst die Fußbereiche lange kalt, was als sehr unangenehm empfunden wird.



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

2,2

---

## MOTOR/ANTRIEB

---

2,3

### Fahrleistungen\*

- + Der Mazda 2 SKYACTIV-D 105 gibt ein gutes Bild bei den Fahrleistungsmessungen ab. Der Dieselmotor leistet 77 kW/105 PS (bei 4.000 1/min), das maximale Drehmoment von 220 Nm liegt bereits bei 1.400 1/min an. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Kleinwagen in 6,6 Sekunden (2./3. Gang). Die Elastizitätswerte fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Im vierten Gang vergehen 9,9 Sekunden und im fünften 15,5 Sekunden bis der Mazda 2 von 60 auf Tempo 100 beschleunigt hat.
- Der größte Gang ist zu lang ausgelegt, wodurch dem Mazda schnell die Puste ausgeht. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen braucht der Mazda im sechsten Gang sehr lange 25,3 Sekunden.

2,5

---

### Laufkultur

- + Der Vierzylinder-Diesel legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Vibrationen werden im Innenraum wenig wahrgenommen, treten unter Last aber leicht auf. Der Motor kann sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen, verkneift sich allerdings störende Dröhngeräusche und hält sich akustisch im Hintergrund. Nur bei hohen Drehzahlen steigt das Motorengeräusch etwas an.

1,9

---

### Schaltung

- + Die sechs Vorwärtsgänge sind gut geführt und lassen sich, auch dank kurzer Schaltwege, bei normalen Schaltgeschwindigkeiten leicht wechseln. Bei schnellen Gangwechseln steigt der Schaltwiderstand etwas an, wodurch die Gänge leicht haken können. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren; wird schnell gekuppelt, kann es aber zu Lastschlägen kommen. 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, der Motor springt auch wieder an, wenn der Gang vor Betätigen der Kupplung bereits eingelegt ist.
- Wird der unsynchronisierte Rückwärtsgang bereits eingelegt während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

2,3

---

### Getriebeabstufung

- + Das Sechsganggetriebe ist zugunsten des Kraftstoffverbrauchs recht lang übersetzt, wodurch der Mazda in den höheren Gängen etwas träge wirkt. Beim Schalten entstehen aber keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.200 1/min.

2,9

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,8

### Fahrstabilität

Im 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. Das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) 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 hilft dem Fahrer beim Anfahren auf rutschigem Untergrund. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Mazda gutmütig über die Vorderräder. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, drängt das Heck aber deutlich nach außen.

2,5

### Lenkung\*

⊕ Die Mittelstellung der Lenkung ist nicht optimal zentriert, auch das Ansprechen dürfte etwas agiler ausfallen. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, dann werden mit leichter Verzögerung an beiden Achsen Seitenführungskräfte aufgebaut. 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.

3,2

### Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand fällt mit 39,8 m nicht gerade kurz aus (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Toyo PROXES R39 der Größe 185/60 R16 86H). 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.

2,2

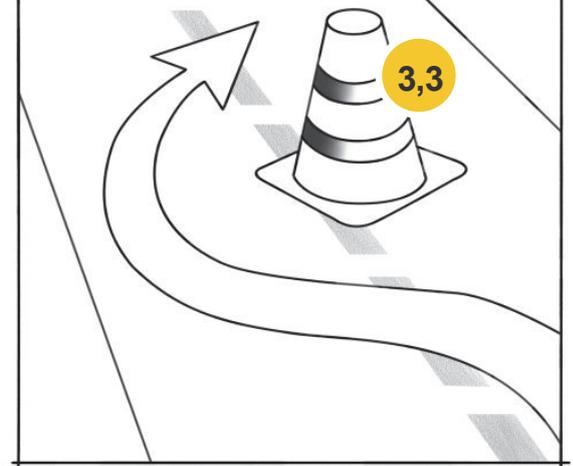
## SICHERHEIT

1,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

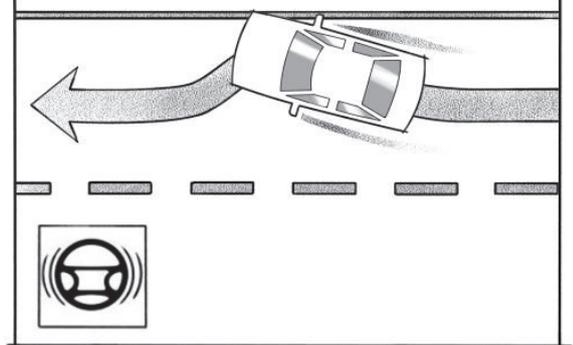
⊕ Es sind serienmäßig das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und ein Bremsassistent vorhanden. Letzterer hilft dem Fahrer

#### ADAC-Ausweichtest



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.

#### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

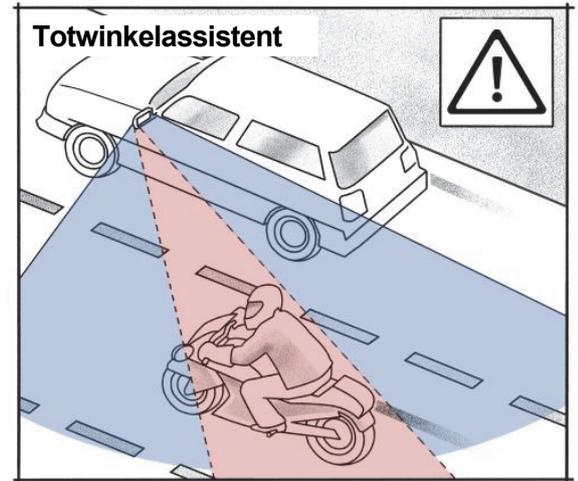
bei Gefahrenbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und so der nachfolgende Verkehr gewarnt. Der Reifenluftdruck wird indirekt über den Abrollumfang der Reifen kontrolliert und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust auftritt (Serie). Ebenfalls serienmäßig ist der Spurverlassenswarner an Bord, der den Fahrer akustisch warnt, wenn er eine Fahrbahnmarkierung ohne zu blinken überfährt - eine haptische Warnung wäre die bessere Alternative, da diese nur der Fahrer mitbekommen würde. Der ebenfalls serienmäßige City-Notbremsassistent überwacht unterhalb von 30 km/h den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und leitet im Bedarfsfall eine Notbremsung ein. Gegen Aufpreis gibt es einen Spurwechselassistenten (Totwinkel-Assistent). Das radarbasierte System warnt den Fahrer mittels Leuchten in den Außenspiegeln sowie akustisch, wenn sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden und der Fahrer den Blinker setzt. Optional erhältlich ist ein Head-up-Display. Dann wird u. a. die Fahrgeschwindigkeit in eine über dem Armaturenbrett angeordnete separate Kunststoffscheibe projiziert. 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. Mit dem optionalen Navigationssystem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen.

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

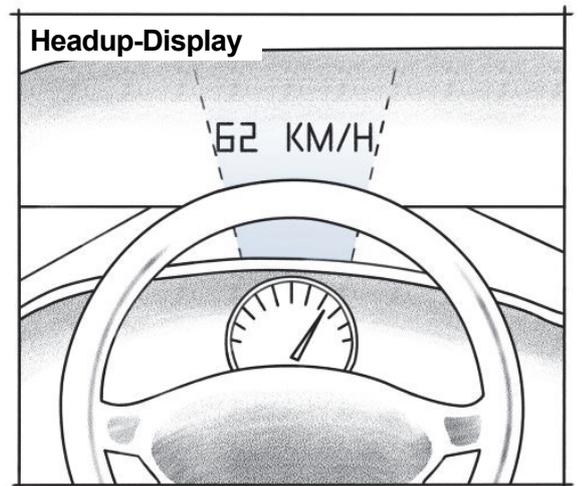
## 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Sicherheitspaket des Mazda 2 beinhaltet Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Sowohl die vorderen als auch die äußeren Gurte im Fond besitzen Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Im ADAC Crashtest erreicht der Mazda 2 im Bereich Insassensicherheit 86 Prozent der möglichen Punkte (Test 04/2015). Die vorderen Kopfstützen sind hoch und reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Sie befinden sich zudem nah am Kopf und können bei einem Heckaufprall dadurch optimal wirken. 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 knapp 1,60 m ausreichenden Schutz. Für das Verbandmaterial und das Warndreieck sind keine Halterungen 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.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

## 2,8 Kindersicherheit

**+** Im ADAC Crashtest erreicht der Mazda 2 im Bereich Kindersicherheit 78 Prozent 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 Kinderrückhaltesysteme. Dieser ist ohnehin 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

**+** Im ADAC Crashtest schneidet der Mazda 2 im Bereich Fußgängerschutz gut ab. Er erreicht 84 Prozent der möglichen Punkte (Stand 04/2015). Während der Stoßfänger, die Vorderkante und alle mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigt sich der Windschutzscheibenrahmen noch zu aggressiv.

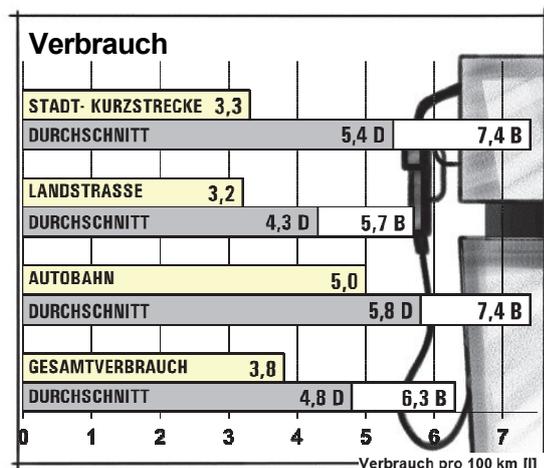
## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO2\*

**+** Die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Mazda 2 SKYACTIV-D 105 liegt bei 120 g/km, was für 38 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des ADAC Ecotest reicht. Aus der Messung resultiert ein durchschnittlicher Testverbrauch von 3,8 Liter auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr verbraucht der kleine Japaner auch dank Start-Stopp-Technik lediglich 3,3 l/100 km. Außerorts konsumiert der Mazda nur 3,2 l/100 km und auf der Autobahn 5,0 l/100 km.

### 1,4 Schadstoffe

**+** Die Schadstoffanteile im Abgas des Mazda 2 fallen insgesamt gering aus, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß etwas an. In diesem Kapitel reicht es dennoch zu 46 Punkten. In der Summe kommt der Mazda 2 im EcoTest auf 84 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen.



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

## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,1 Betriebskosten\*

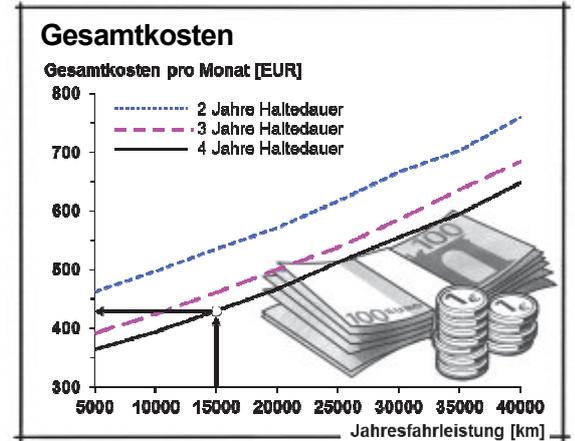
+ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Diesel-Verbrauch des Mazda 2 gering ist, erzielt er in diesem Kapitel ein gutes Resultat.

### 3,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda 2 zur Inspektion (mit Ölwechsel). Der 1,5 l-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

- Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 430 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 2,2 Wertstabilität\*

+ Der Mazda 2 ist 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.

### 4,0 Kosten für Anschaffung\*

- Im Kleinwagensegment kann der Mazda 2 SKYACTIV-D 105 in der höchsten Sports-Line-Ausstattung mit einem Grundpreis von 19.590 Euro nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Erfreulich ist aber, dass er alle technischen Einrichtungen an Bord hat, die man bei einem Kleinwagen erwartet.

### 4,2 Fixkosten\*

- Auch die Fixkosten liegen beim kleinen Japaner hoch. Bereits die Kfz-Steuer fällt mit 142 Euro hoch aus. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind sehr ungünstig (KH: 17; VK: 19; TK: 21).

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten fallen im Klassenvergleich überschaubar aus.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SKYACTIV-G 75	SKYACTIV-G 90	SKYACTIV-G 115 i-ELOOP	SKYACTIV-D 105
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]	392	396	449	402
Preis [Euro]	12.890	15.390	18.890	17.490

### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/60R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,2/10,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>6,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>3,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>3,3/3,2/5,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	89 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>120 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4060/1695/1495 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1985 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1120 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/590 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	44 l
Reichweite	<b>1155 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>69 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>51 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>102 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>208 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>430 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/21
Grundpreis	19.590 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 01.01.2016 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

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Technik-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display (Technik-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (+ Fernlicht)	650 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor (Touring-Paket)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie

### 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
Keyless Entry (Technik-Paket)	900 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Touring-Paket)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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