



Mazda 2 SKYACTIV-G 90 Kizoku

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(66 kW / 90 PS)

Der Mazda 2 ist auf Anhieb als ein Modell der japanischen Marke zu erkennen, er trägt die Mazda-typischen Design-Elemente auf kleinsten Raum. Der Kleinwagen bietet zwei Erwachsenen, mit etwas Einschränkung auch vier Erwachsenen ausreichend Platz. Ein- und Aussteigen fällt dank serienmäßig vier Türen leicht. Der Innenraum ist schön gemacht und bietet ein ähnliches Infotainmentsystem wie die größeren Mazda-Modelle. Theoretisch gibt es Einiges an Assistenzsystemen, leider ist das volle Sortiment an die höchsten Ausstattungslinien gekoppelt.

Das Fahrwerk ist eher straff abgestimmt, damit ist der Kleine sicher unterwegs, kann aber nicht den Komfort der größeren Brüder bieten. Den Trend zu kleinvolumigen Turbomotoren hat Mazda bisher nicht mitgemacht. Daher bekommt man im kleinsten Modell der japanischen Marke einen immerhin 1,5 Liter großen Benziner in drei Leistungsstufen. Die mittlere Leistungsstufe im Test bringt es ganz ohne Aufladung auf 90 PS und 148 Nm Drehmoment - beides allerdings bei recht hohen Drehzahlen. Hierbei steht die lange Getriebeübersetzung im Weg. Sie ist brauchbar für eine gemütliche Fahrweise, dann erzielt man überdies niedrige Verbräuche. Will man aber etwas flotter unterwegs sein, muss man eifrig schalten und den Motor bei mittleren und höheren Umdrehungen halten. Da im EcoTest auch zügigere Abschnitte enthalten sind, muss der Motor in diesen Bereichen viel mit Vollgas fahren. Als Folge kann die Abgasreinigung das Kohlenmonoxid nicht mehr ausreichend umwandeln - das führt zu einem kräftigen Punktabzug und schlussendlich nur noch zu insgesamt zwei von fünf Sternen. Schade, denn ansonsten ist der Mazda 2 ein sympatischer Kleinwagen, mit dem Mazda hier und da eigene Wege geht und sich auch mal was traut.
Konkurrenten: u.a. Citroen C3, KIA Rio, Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- + gutes Raumangebot vorn, umfangreiche Serienausstattung, günstige Unterhaltskosten
- langer Bremsweg, lang übersetztes Getriebe mit nur fünf Gängen, knappes Platzangebot hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,4

AUTOKOSTEN 1,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,7
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserie hat Mazda gut verarbeitet, die Teile sitzen passgenau und mit schmalen Spalten. Der Motorraum ist nach unten gut verkleidet; im weiteren Verlauf nach hinten sind die seitlichen Bereiche teilweise mit Kunststoffabdeckungen geschützt, in der Mitte und im Heckbereich zeigt sich der Unterboden aber etwas zerklüftet und kaum verkleidet. Die Verarbeitung des Innenraums hinterlässt einen guten Eindruck, alles sitzt fest und an den Strukturen der Oberflächen sieht man Mazdas Bemühen um einen guten Qualitätseindruck; Klappern oder Knarzen ist nicht

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,7 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 44 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 770 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen guten 458 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Eine Reling für das Dach ist nicht erhältlich, mit einem passenden Dachträgersystem kann man bis zu 50 kg auf das Auto packen. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann ebenfalls bis 50 kg betragen, für einen Fahrradträger mit einem E-Bike sollte das reichen, bei zwei E-Bikes wird es knapp. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll,

3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera sind Serie, Sensoren für die Front oder einen Einparkassistenten gibt es nicht. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen



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

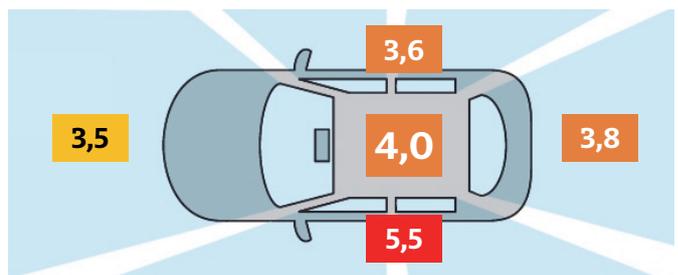
zu hören. Eine höherwertige Schäumung des Kunststoffes sucht man im Innenraum vergeblich, die Bauteile sind hart sowie die Dachsäulen ohne Stoffüberzug und damit weniger ansehnlich - die übliche Anmutung im Kleinwagensegment. Auch der billig wirkende Dachhimmel ohne Stoffüberzug mag nicht so recht überzeugen.

⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Haltestab aufgehoben, sein Handling ist weniger praktisch als eine Gasdruckfeder.

darf er bis zu 1.100 kg (bis 8 Prozent Steigung) oder bis zu 900 kg (bis 12 Prozent Steigung) wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 515 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad aus dem Zubehörprogramm (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Mazda 2 nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei 10,4 Meter, ein ordentlicher Wert für einen Kleinwagen.

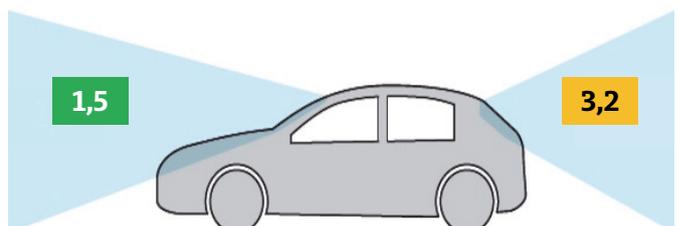
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das gilt aber nur für den vorderen Bereich, denn nach schräg hinten schränken die breiten C-Säulen die Sicht empfindlich ein. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Kleinwagen ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt. Die Sicht in den Außenspiegeln - auf der Fahrerseite ist ein asphärischer Bereich für eine optimierte seitliche Sicht vorhanden - ist gut, im Innenspiegel immerhin

zufriedenstellend. Für letzteren ist eine automatische Abblendfunktion nicht verfügbar. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, nur rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt. In der Kizoku-Ausstattung sind Front-LED-Scheinwerfer Serie, sie liefern ein gutes und homogenes Licht und ermöglichen eine kontrastreiche Ausleuchtung. Nebelscheinwerfer in LED-Ausführung umfasst die Ausstattungslinie ebenfalls. Abbiege- oder Kurvenlicht sowie einen Fernlichtassistenten gibt es nicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Mazda 2 fällt nicht schwer, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher wenig. Die Sitzfläche befindet sich knapp 44 cm über der Straße. In der Summe eine sinnvolle Konstellation. Die ausreichend großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt der in den Türausschnitt hineinragende Radlauf und der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung

sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden; eine Keyless-Funktion zum Ent- und Verriegeln der Türen gibt es nicht, den Motor kann man aber praktisch über einen Startknopf starten und muss den Schlüssel nirgends einfädeln. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet das Umfeld mittels Front- und Rückleuchten nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut.

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 240 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 330 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 590 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 930 l Volumen verfügbar.



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

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, die Entriegelung erfolgt elektrisch unterstützt; der Knopf liegt aber etwas versteckt zwischen Klappe und Heckschürze. Sie schwingt nicht besonders hoch, schon unter 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - zumal das Schloss an der Heckklappe etwas absteht. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde neben dem Schloss. Die Ladekante befindet sich hohe 75 cm über der Straße; innen behindert eine große, 25

cm hohe Stufe, das Gepäck muss beim Ausladen also weit angehoben werden. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ergibt sich kein ebener Ladeboden, Ladegut kann also nicht einfach von hinten nach vorn geschoben werden.

⊖ Der Kofferraum verfügt nur über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchten kann.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert unkompliziert und ohne großen

Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Es empfiehlt sich, die äußeren Gurte in die Laschen in der Seitenverkleidung einzufädeln, dann sind

sie geschützt fixiert; ansonsten sollte man beim Zurückklappen die Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum weder praktische Fächer noch Taschenhaken; lediglich zwei justierbare Laschen finden sich seitlich rechts, um beispielsweise eine Verbandtasche zu fixieren. Unter dem

Kofferraumboden sind das Reifenreparaturset und Abschlepphaken untergebracht, es ist auch noch Platz für Warndreieck und Verbandkasten, wenngleich dort platziert sie schlecht zugänglich sind. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich, die ausgezogenen Kopfstützen können aber einen gewissen vergleichbaren Schutz erzielen und große Gegenstände zurückhalten.

3,0 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen. Es erfordert trotz der recht klaren Menüstruktur Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Weniger ideal ist die etwas tiefe Anordnung des immerhin übersichtlich gestalteten Klimabedienteils. Viele Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, bei den Fensterheberschaltern hat nur der für das Fahrerfenster einen leuchtenden Strich, die drei anderen sowie die Bedienelemente für die Außenspiegeleinstellung bleiben im Dunklen. Ebenso die Schalter am Dachhimmel für die Innenbeleuchtung. Nur das Fahrerfenster arbeitet noch, sobald man die Zündung ausmacht, die anderen Fenster bleiben stehen; allen elektrischen Scheiben gemein ist, dass man sie nicht mit der Fernbedienung steuern kann. Die Innenraumbeleuchtung wird vorn über die Leseleuchten realisiert, eine zentrale Innenraumleuchte vorn oder überhaupt eine Beleuchtung hinten hat sich Mazda gespart. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet;

Tankinhalt, Geschwindigkeit und Motordrehzahl werden klar dargestellt, eine Anzeige der Kühlmitteltemperatur gibt es nicht, nur eine blaue Infoleuchte beim Kaltstart.

⊖ Bei voll geöffneten Türen muss man sich zum Erreichen der Griffmulden weit aus dem Auto beugen.



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

2,7 Multimedia/Konnektivität

Mazda verbaut in seinem kleinsten Modell mit der Ausstattungslinie Kizoku serienmäßig ein Radio mit mit CD-Spieler und Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und mehrere USB-Anschlüsse sowie eine Sprachsteuerung. Ebenso Serie sind der DAB+ Tuner sowie Zugriff auf Social-Media-Anwendungen und ein Online-Radio, wenn man

ein Handy mit Datenverbindung gekoppelt hat (wichtig: die Kosten für die Datenübertragungen im Auge behalten). Anbindungsmöglichkeiten eines Handys über Apple CarPlay oder Android Auto sind aktuell nicht verfügbar. Optional gibt es ein Navigationssystem mit Kartenmaterial auf SD-Karte.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit würde sogar für knapp 2,10 m Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite fällt nicht so

üppig aus, wie zu erwarten bei einem Kleinwagen. Das Raumempfinden im Mazda 2 ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

4,2 Raumangebot hinten

⊖ Auf der Rückbank geht es doch recht eng zu, hier muss man sich mit Kleinwagenverhältnissen der alten Schule arrangieren; die Beinfreiheit reicht nur für gut 1,70 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde immerhin für 1,80 m Größe ausreichen. Das Raumempfinden auf der Rückbank ist aufgrund der knappen Kniefreiheit etwas eingeschränkt, überdies schränken die breiten C-Säulen und die sich nach hinten verjüngenden Fensterflächen die Aussicht ein.



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

4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen, in der Mittelkonsole und zwischen den Sitzen; leider ist keines der Fächer geschlossen und damit vor Blicken von draußen geschützt. Die Türfächer vorne sind zwar nicht besonders groß, es passen aber immerhin bis 1-l-Flaschen hinein. Die beiden Becherhalter vorne sind praktikabel gestaltet. Hinten kann man das Fach zwischen den Vordersitzlehnen

als Becherhalter nutzen, sonst stehen bis auf die Lehentasche hinter dem Beifahrersitz keine weiteren Ablagen oder Fächer im Bereich der Rückbank zur Verfügung, auch hintere Türfächer sucht man vergebens. Das Handschuhfach hat eine ausreichende Größe, ist jedoch nicht abschließbar und nicht klimatisiert - beim Öffnen kann die Klappe auf die Knie fallen, weil sie sich nicht gedämpft absenkt.

3,3 KOMFORT

3,2 Federung

Insgesamt hat Mazda eine tendenziell straffe Fahrwerkabstimmung gewählt. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Im Stadtverkehr spricht die Federung passabel an, Bodenunebenheiten nehmen die Insassen durchaus wahr, wellige Fahrbahnen werden aber ordentlich geschluckt; vor allem Kanten und ausgeprägte Einzelhindernisse kann das Fahrwerk nicht so gut verarbeiten. Kopfsteinpflaster rüttelt am Mazda 2 spürbar, das Dröhnen im Innenraum hält sich aber in Grenzen. Fahr-

bahnschwellen wie Tempohügel spürt man deutlich, gerade die Hinterachse zeigt unbeladen eine überschaubare Bereitschaft zum Einfedern. Querfugen hören sich lauter an, als man sie wirklich spürt. Auf der Landstraße ist man etwas komfortabler unterwegs, das Fahrwerk federt angenehm verbindlich. Auf der Autobahn ist ordentlicher Komfort geboten, so dass auch längere Etappen stressfrei zu bewältigen sind; hier und da spürt man aber eine Stuckerneigung über Fahrbahnen mit regelmäßigen Wellen.

3,4 Sitze

Die Vordersitze sind angemessen konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, aber weniger ausgeprägt seitliche Unterstützung, gerade im oberen Bereich der Lehnen; entsprechend ist der Seitenhalt für größere Personen nur durchschnittlich. Einstellbare Lordosenstützen gibt es im Mazda 2 nicht. Eine Mittelarmlehne für die Vordersitze kann man über das Zubehörprogramm erhalten, für die hinten Sitzenden gibt es dieses Komfortmerkmal nicht. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht sonderlich bequem,

weil die Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und neben dem überschaubaren Beinraum nur wenig Oberschenkelauflage für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich die Lehnenneigung nicht einstellen.

⊖ Nur für kurze Strecken zu empfehlen ist der Mittelsitz hinten, seine Polsterung ist ziemlich straff gewählt und nicht passend für einen Erwachsenen.

3,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,0 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor selbst klingt kernig beim Ausdrehen, er ist unter Last zwar laut, neigt aber erst über

5.000 1/min zu nervigem Dröhnen; bei niedrigen Drehzahlen kann er dagegen überzeugen, selbst in den hohen Gängen ergibt sich kaum ein Brummen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter.

3,1 Klimatisierung

Die getestete Ausstattungsvariante bietet eine Einzonen-Klimaautomatik serienmäßig. Ebenso mit dabei sind die Sitzheizung vorne und abgedunkelte Scheiben im Fond.

Die Fahrerlüftungsdüsen sowie die ganz rechte Düse können Luftstromrichtung und -menge individuell justieren, nur die rechte Düse in der Mittelkonsole ist weniger flexibel ausgeführt. Eine Lenkradheizung ist nicht lieferbar.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen

Der Mazda 2 ist ein zwar ein kleines und leichtes Auto, aber auch damit hat der Vierzylinder mit eineinhalb Liter Hubraum durchaus viel Arbeit. Er leistet maximal 90 PS, seine 148 Nm Drehmoment liegen aber erst bei hohen 4.000 U/min an; d.h. soll es flotter vorangehen, muss man hohe Drehzahlen bemühen. Dreht man die Gänge aus, sind

ordentliche Beschleunigungswerte möglich, beispielsweise von 60 auf 100 km/h in 7,2 Sekunden. Der gleiche Tempozuwachs ohne Schalten dauert erheblich länger, im 4. Gang fast 18 Sekunden und im 5. Gang lange 27 Sekunden - Schuld hieran ist vor allem die für den Motor ungünstig lange Getriebeübersetzung.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder hinterlässt ein etwas durchwachsenes Bild. Während er unter Last bei mittleren und höheren Drehzahlen spürbare Vibrationen in den Innenraum abgibt, verhält er sich angenehm ruhig beim Dahinfahren. Brummen dagegen kennt er praktisch nicht, auch bei niedrigen Drehzahlen in den hohen Gängen, also unter

ungünstigen Bedingungen. Beim Ausdrehen wird er teilweise grenzwertig dröhnig, aufgrund der langen Getriebeübersetzung kann man diesen Bereich aber gut meiden. Das Ansprechverhalten ist gut - typisch für einen Saugmotor. Die fehlende Turboaufladung lässt ihn aber insgesamt auch etwas zäh wirken.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Fünfgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich gut definiert wechseln. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang wird über Herunterdrücken des Schalthebels nach links vorne eingelegt, er ist damit angemessen gesichert und lässt sich meist leicht einlegen; nur ab und zu braucht es einen zweiten Versuch. Dank der gut dosierbaren

Kupplung gelingt das Anfahren leicht, den Motor würgt man eigentlich nur bei ungeschicktem Kupplungsumgang ab. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen insgesamt, die Übersetzung ist für den Saugmotor tendenziell zu lange gewählt. Was sich positiv auf den Verbrauch auswirken mag, nimmt dem Kleinwagen viel seiner Agilität.

4,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Mazda 2 ist mit einem insgesamt ausgewogenen und sicheren Fahrwerk unterwegs, er fährt sauber

geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen nur selten aus der Ruhe bringen.

Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, im Grenzbereich greift ESP unterstützend ein; auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen.

Das problemlose Fahrverhalten zeigt der kleine Japaner auch im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar. Das ESP lässt anfangs leichtes Übersteuern zu, um den agilen Eindruck zu untermauern, greift dann aber rechtzeitig ein und bremst den Kleinwagen angemessen, aber nicht zu rigide ein. Einzig die Reifen sind nur bedingt hilfreich, ihre Seitenführungskraft ist nicht sehr ausgeprägt, so dass der seitliche Platzbedarf erhöht ist. Schleudern unterbindet das ESP natürlich effektiv. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit wenn nötig, hat aber auf trockener Fahrbahn selten etwas zu tun, weil der Motor vom Stand weg nicht sonderlich potent antritt.

2,5 Lenkung

⊕ Insgesamt vermittelt die Lenkung ein angemessenes Gefühl und gibt eine ordentliche Rückmeldung an den Fahrer weiter. Der kann zielgenau den Kurs bestimmen und insgesamt präzise seine Kurven ziehen. Die Mittelstellung ist gut wahrzunehmen und die Zentrierung passend, für höhere Geschwindigkeiten würde man sich etwas mehr Rückstellung wünschen. Mit knapp drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung des Mazda 2 direkt genug übersetzt, um beim Rangieren nicht zu viel Kurbelarbeit zu haben.

4,6 Bremse

⊖ Die Bremse spricht passabel an und lässt sich angemessen dosieren. Viel zu lange fällt allerdings der Bremsweg aus, er liegt durchschnittlich bei 41,1 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Da die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt und die Seitenführung bei den Ausweichtests zu wünschen übrig lässt, ist die Schuld wohl bei den Reifen zu suchen, die weder quer noch längs genug Führung aufbauen können.

3,0 SICHERHEIT

3,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Mazda 2 gibt es in der Kizoku-Ausstattung nicht alle Assistenzsysteme, die für das Modell theoretisch lie-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

ferbar wären - immerhin hat er die verfügbaren serienmäßig an Bord. Dazu zählt neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und der Reifendruckkontrolle auch der Spurwechselassistent mit Querverkehrerkennung beim

Rückwärtsfahren, der Spurverlassenswarner sowie Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer. Auf eine Notbremsung macht der Warnblinker schnell blinkend aufmerksam. Weitere Assistenten wie ein Notbremssystem sind den höheren Ausstattungslinien vorbehalten.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Der Mazda 2 verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie Vorhangairbags an den Seiten. Knieairbags gibt es nicht. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der kleine Japaner damit gut ab, er erzielt 86 Prozent der möglichen Punkte und erhält damit vier von fünf Sterne (Test April 2015). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis fast 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen prinzipiell nur bis knapp 1,65 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Personen auf den vorderen Plätzen wer-

den optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt, löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

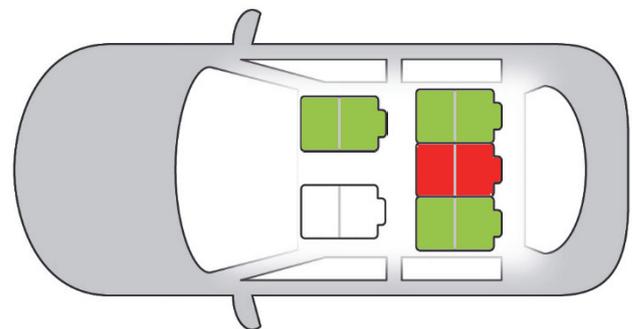
⊖ Es gibt zwar zwei einstellbare Schlaufen rechts an der Kofferraumseitenwand, jedoch passt dort nur ein Warndreieck hinein - der Verbandkasten hat keinen definierten Platz, er findet am ehesten in den Fächern unter dem Kofferraumboden Halt. Dort ist er allerdings im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum nicht leer ist. Es fehlen stabile Verzurrösen.

3,0 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP Norm 78 Prozent (Test April 2015). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt auf dem Beifahrersitz gut; hinten erleichtern die Türen den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Der Beifahrersitz eignet sich auch für hohe Kindersitze, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags lassen sich deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken, haben auch eine iSize-Freigabe. Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht freigegeben. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, muss der Sitz davor etwas nach vorne geschoben werden, wodurch der Platz für einen Erwachsenen auf dem Vordersitz eingeschränkt ist. Drei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank verständlicherweise keinen Platz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der Mazda 2 vergleichsweise hohe 84 Prozent erzielen. Die Front sowie die Motorhaube zeigte sich dabei recht nachgiebig, nur die Bereiche hoch zu den A-Säulen

erwiesen sich als zu hart und daher mit erhöhtem bis hohem Verletzungsrisiko verbunden.

⊖ Einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es für die getestete Version leider nicht.

4,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Mazda 2 mit dem 90 PS Benzinmotor liegt im aktuellen EcoTest bei insgesamt 5,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 153 g pro km, für die es 32 von maximal möglichen 60 EcoTest-Punkten im Bereich CO₂ gibt. Der ADAC Verbrauchstest wird mit realistischem Gewicht samt 200 kg Zuladung und auch etwas flotter als der Prüfzyklus gefahren, daher kann die optimistische Werksangabe von 4,9 l/100 km nicht erreicht werden. Innerorts ergibt sich ein EcoTest-Verbrauch von 5,2 l, außerorts von 5,1 l und auf der Autobahn von 7,1 l alle 100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der Motor muss im EcoTest aufgrund der langen Getriebeübersetzung häufig bei Volllast arbeiten, um die geforderten Geschwindigkeiten zu erzielen. Offensichtlich ist die Abgasreinigung dafür nicht ausreichend dimensioniert, denn in allen Zyklen zeigt der Mazda 2 einen erhöhten Kohlenmonoxid-Ausstoß. Bei den

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Partikelwerten bleibt der Vierzylinder dagegen unauffällig. Unterm Strich kann er aufgrund seines hohen Schadstoffausstoßes nur 5 von 50 möglichen Punkten erzielen. Zusammen mit den 32 Punkten für den moderaten CO₂-Ausstoß erhält der kleinste von Mazda 37 Punkte und damit 2 von 5 Sternen im ADAC EcoTest.

1,3 AUTOKOSTEN

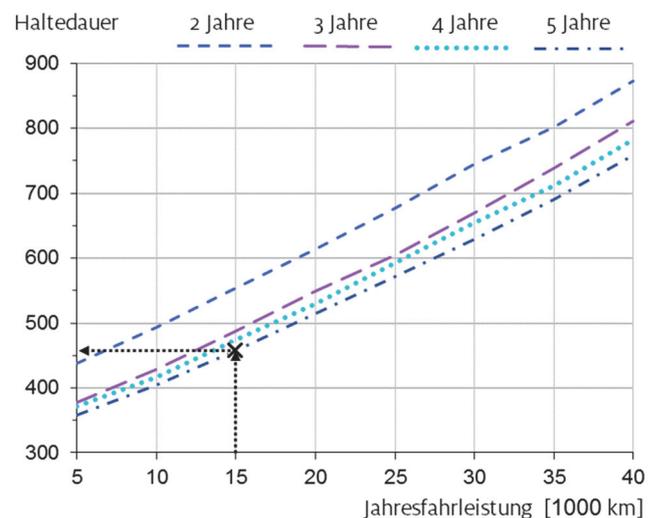
1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 17.290 Euro ist die getestete Variante für einen Kleinwagen nicht gerade günstig, allerdings ist beim Kizoku die Ausstattung mit Infotainmentsystem, Klimaautomatik und Rückfahrkamera auch umfangreicher. Lediglich LED-Frontlicht, die Navigationsoption und die Metallic-Lackierung kosten noch Aufpreis. Bei der Sicherheit bringt der Mazda 2 einen Spurverlassenswarner, einen Spurwechselassistenten sowie eine radarbasierte Überwachung des Rückwärtigen Raums beim Ausparken mit, weitere Assistenten sind jedoch der Top-Ausstattung vorbehalten. Die Versicherungseinstufungen sind durchwachsen, die Haftpflicht-Klasse 16 geht in Ordnung, die Klasse 23 bei der Vollkasko und die 26 bei der Teilkasko sind dagegen heftig für einen Kleinwagen. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 62 Euro pro Jahr. Der Mazda 2 ist in der aktuellen Generation schon eine Weile am Markt, es ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums für den Wertverlust zumindest mit einem umfangreicheren Facelift zu rechnen. Trotzdem ist der prognostizierte Wertverlust moderat, auch weil der Kaufpreis nicht zu hoch ausfällt; von Vorteil ist zudem die ganz neue

Schadstoffeinstufung nach Euro 6d-TEMP, die erst im September 2019 verpflichtend wird.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 457 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 75 Prime-Line	SKYACTIV-G 90 Sports-Line	SKYACTIV-G 115 i-ELOOP Sports-Line
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1496	4/1496
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	135/3800	148/4000	148/4000
0-100 km/h [s]	12,1	9,4	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	183	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9 S	4,9 S	5,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	111	111	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/26	16/23/26	14/20/26
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62	88
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	421	463	476
Preis [Euro]	12.890	17.890	19.290

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP, geregelt	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	148 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	111 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/60 R 16H
Länge/Breite/Höhe	4.060/1.695/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.072/433 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280/950 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	515/900 kg
Stützlast/Dachlast	50/50 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hofu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2..Gang)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	17,5/27,3/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	41,1 m
Reifengröße Testwagen	185/60 R16 86H
Reifenmarke Testwagen	Toyo Proxes R39
Wendekreis links/rechts	10,2/10,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,1/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 153 g/km)
Reichweite	770 km
Innengeräusch 130 km/h	71,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.052/458 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/590/930 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	49 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	185 Euro
Monatliche Gesamtkosten	457 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/26		
Basispreis 2 SKYACTIV-G 90 Kizoku	17.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	19.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.549 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/650 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	690 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 452 Euro + Einbau
Metalliclackierung	ab 540 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

1,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,9
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	3,5
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	4,1
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	4,6
Innenraum	3,0	Sicherheit	3,0
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,4
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	4,2	Fußgängerschutz	2,3
Innenraum-Variabilität	4,1	Umwelt/EcoTest	4,2
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	2,8
Federung	3,2	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	3,1		

Stand: August 2018
 Test und Text: M. Ruhdorfer