



Mazda 2 e-SKYACTIV-G 90 M Hybrid Sports-Line

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Schon seit längerer Zeit hat sich Mazda auf die Fahnen geschrieben, das Thema Leichtbau ernst zu nehmen. Und tatsächlich: Der Mazda 2 wiegt als komplett ausgestatteter Testwagen 1.074 - mit vollem Tank. Das ist aller Ehren wert, vor allem im Konkurrenzvergleich. Nur der Suzuki Swift tut sich im heiß umkämpften Kleinwagensegment noch als Leichtgewicht hervor, der Rest der Meute ist 100 kg oder mehr entfernt vom Mazda 2. Verzicht in Bezug auf Komfort und Verarbeitung lässt sich dabei nicht erkennen, der Mazda 2 ist schon serienmäßig gut ausgestattet und fällt mit seinem gefälligen und wertigen Innenraum positiv auf.

Ein geringes Fahrzeuggewicht ist ganz im Sinne der Fahrdynamik und mit einem 90 PS starken Vierzylinder unter der Haube erwartet man denn auch eine gewisse Portion Sportlichkeit - die man aber nicht findet. Der Grund ist banal. Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist unglaublich lang übersetzt, so dass die Höchstgeschwindigkeit im vierten Gang erreicht wird und das Auto im sechsten Gang gut 360 km/h laufen würde. Allein fehlt hier die Motorkraft. Da der Motor mangels Turboaufladung auch nicht besonders viel Drehmoment entwickelt, muss man ziemlich fleißig schalten, wenn es nur etwas flotter voran gehen soll - oder einen Anstieg auf der Autobahn hinauf. Immerhin kann Mazda traditionell knackige und präzise Schaltgetriebe bauen und hat ein solches auch dem kleinsten Auto des Hauses spendiert.

Die lange Übersetzung in Verbindung mit dem geringen Fahrzeuggewicht schlägt sich aber an anderer Stelle positiv nieder. Der Ecotest-Verbrauch ist mit glatt fünf Litern Super auf 100 km niedrig und steigt auch bei wirklich forciertem Fahrweise nicht heftig an. Da Mazda mittlerweile auch die CO-Emissionen dieses Motors senken konnte, erhält der Mazda 2 mit dem mildhybridisierten Motor sehr gute vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest und ist damit empfehlenswert. Preislich geht es beim Mazda 2 mit dem auch schon nicht schlecht ausgestatteten Center-Line bei 14.990 Euro los, dann muss man aber den 75-PS-Motor nehmen, der aber das gleiche Getriebe wie der Testwagen verbaut hat und deshalb wohl nur für sehr entspannte Naturen in Frage kommt. Der getestete Sports-Line mit 90 PS kostet etwas über 20.000 Euro, in voller Montur wie hier im Test knackt er die Marke von 24.000 Euro. Nicht wenig Geld, aber angesichts der Ausstattung ein absolut konkurrenzfähiges Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Ford Fiesta, Honda Jazz, Hyundai i20, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.

- + niedriger Verbrauch, umfangreiche Serienausstattung, günstiger Unterhalt
- träger Antrieb, langer Bremsweg, kein Notbremsassistent für höhere Geschwindigkeiten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	3,1
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,7
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,2

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 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 zu hören. Das Cockpit wirkt für einen Kleinwagen mit seinen Applikationen in Chromoptik und Ledereinsätzen mit Ziernähten durchaus wertig und ansehnlich. Eine dicke Schäumung der Kunststoffoberflächen ist in dieser Preisklasse freilich nicht möglich. Die Dachsäulen müssen ohne Stoffüberzug auskommen und der Dachhimmel ist auch sehr einfach gehalten.

3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,0 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 44 l großen Tank eine theoretische Reichweite von 880 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen guten 466 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 Anhängerkupplung 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, darf er bis zu 900 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es nur bis zu 550 kg sein. Der Wendekreis liegt bei 10,7 m, ein zufriedenstellender Wert für einen Kleinwagen.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlauf Eigenschaften sind nicht lieferbar.

Um den Tankdeckel zu öffnen, muss ein schlecht auffindbarer Hebel links unter dem Lenkrad gezogen werden. Da sich der Hebel für die Tankklappenentriegelung direkt neben dem Öffner für die Motorhaube befindet, können die beiden Hebel leicht verwechselt werden. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

2,8 Licht und Sicht

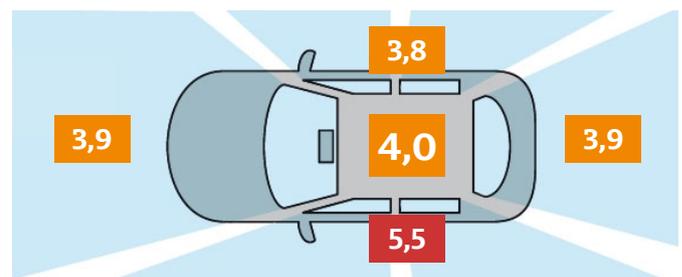
Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen – das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren hinten sind Serie, eine Rückfahrkamera sowie ein 360-Grad-



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

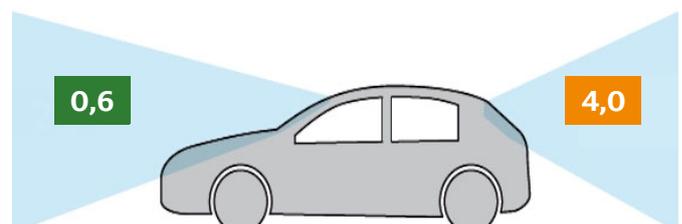
Rundumsicht

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.



Kamerasystem inklusive Sensoren für die Front gibt es gegen Aufpreis. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen 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.

⊕ Unser Testwagen ist mit den optionalen Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die eine gute und homogene Ausleuchtung erzielen. Das System ermöglicht zudem einen blendfreien Fernlichtassistenten sowie unterschiedliche Lichtfunktionen, wie beispielsweise das gezielte Ausleuchten

2,7 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 45 cm über der Straße (Sitz ganz unten gestellt). Die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, sind der in den Türausschnitt hineinragende Radlauf und der enge Fußraum hinter den Vordersitzen etwas hinderlich. 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 gegen Aufpreis. Die Front- und Rückleuchten beleuchten das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut – hinten lediglich in zwei Rastungen.

⊖ Der optionale Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres unter www.adac.de/keyless. Lediglich für den Beifahrer befindet sich ein Haltegriff am Dachhimmel.

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 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 590 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 930 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden findet man rund um Reifenreparaturset und Abschlepphaken noch etwas Platz für kleinere Gegenstände.

von Kreuzungsbereichen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab und der Außenspiegel auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Abschnitt, um den toten Winkel zu reduzieren.

⊖ Die Kameraperspektive des optionalen 360-Grad-Kamerasystems (Testwagenausstattung) ist recht gewöhnungsbedürftig, da sowohl die Front- als auch die Heckkamera recht tief angebracht sind. Ein Parklenkassistent ist nicht erhältlich.



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



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau und macht das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Tätigkeit.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist wie in dieser Fahrzeugklasse üblich nicht erhältlich. Der Entriegelungsknopf liegt 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 77 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 das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert aus dem Innenraum 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 Taschen-

haken; lediglich zwei justierbare Laschen finden sich seitlich rechts, um beispielsweise ein Warndreieck zu fixieren.

⊖ Die Entriegelungsknöpfe an den Rücksitzlehnen bieten keine Griffmöglichkeit, um die Rücksitzlehne gleich umzuklappen – hier muss die zweite Hand unterstützend eingreifen.

3,1 INNENRAUM

2,9 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 Menüs navigiert. Das System reagiert etwas verzögert auf Befehle, die sich entweder über den 7-Zoll-Touchscreen (nur bei stehendem Fahrzeug) oder den Dreh-Drück-Steller auf der Mittelkonsole eingeben lassen.

Weniger ideal ist die etwas tiefe Anordnung des immerhin übersichtlich gestalteten Klimabedienteils. Viele Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, bei den Fensterheber-schaltern hat nur der für das Fahrerfenster einen leuchtenden Strich, die drei anderen sowie die Bedienelemente für die Außenspiegeleinstellung bleiben im Dunklen, genauso wie 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 Innenraumbelichtung wird vorn über die Leseleuchten realisiert, eine zentrale Innenraumleuchte vorn oder überhaupt eine Beleuchtung hinten hat sich Mazda gespart. Das Kombiinstrument der Ausstattungslinie Sports-Line besteht aus einem zentral angeordneten, analogen Drehzahl-

messer mit digitaler Geschwindigkeitsanzeige und zwei seitlichen Digitalanzeigen für Schalthinweise, Kilometerstand, Tankinhalt und Außentemperatur. Das Kombiinstrument ist etwas unübersichtlich und hinsichtlich des Tankinhalts grob skaliert. Eine Anzeige der Kühlmitteltemperatur gibt es nicht, immerhin aber eine blaue Infoleuchte beim Kaltstart.

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



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist weitgehend gelungen, auch wenn das Bedienteil der Klimaanlage etwas zu tief platziert ist. Die Verarbeitungsqualität liegt für einen Kleinwagen auf gutem Niveau.

2,9 Multimedia/Konnektivität

In der Testwagenausstattung verbaut Mazda in seinem kleinsten Modell serienmäßig ein Digitalradio (DAB+) mit sechs Lautsprechern inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und mehrere USB-Anschlüsse sowie eine Sprachsteuerung. Ebenso Serie sind die Smartphone-Integration via Apple CarPlay (kabellos) und Android Auto sowie der Zugriff auf Social-Media-Anwendungen und ein Online-Radio, wenn man eine

aktive Datenverbindung des Smartphones nutzt. Optional gibt es ein SD-Navigationssystem, das in Verbindung mit kostenpflichtigen Online-Services den Zugang zu Echtzeit-Verkehrsinformationen bietet.

⊖ Ein CD-Laufwerk sucht man wie bei vielen neuen Modellen inzwischen vergebens.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit würde sogar für knapp 2,05 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, lediglich die hohe Seitenlinie sowie die schmalen Seitenfenster wirken etwas einschränkend.

4,1 Raumangebot hinten

⊖ Auf der Rückbank geht es doch recht eng zu, hier muss man sich mit Kleinwagenverhältnissen arrangieren. Die Beinfreiheit reicht nur für gut 1,75 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde immerhin für eine Größe von 1,85 m 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 1,75 m genügend Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt, lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Vorn gibt es Ablagen in den Türen, in der Mittelkonsole und zwischen den Sitzen; leider ist keines der Fächer geschlossen und damit vor Blicken geschützt. Die Türfächer vorn sind zwar nicht besonders groß, es passen aber immerhin auch 1-l-Flaschen hinein. Die beiden Becherhalter vorn sind praktikabel gestaltet. Hinten kann man das Fach zwischen den Vordersitzlehnen als Becherhalter nutzen, sonst stehen bis auf die geschlossene Lehnentasche an der Rückseite des Beifahrersitzes keine

weiteren Ablagen oder Fächer im Bereich der Rückbank zur Verfügung. Selbst 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.

3,2 KOMFORT

3,2 Federung

Mazda hat eine recht straffe Fahrwerkabstimmung gewählt. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind wie meistens in dieser Fahrzeugklasse 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 Einzelhinder-

nisse kann das Fahrwerk nicht so gut verarbeiten. Kopfsteinpflaster rüttelt am Mazda 2 spürbar, das Dröhnen im Innenraum hält sich jedoch in Grenzen. Fahrbahnschwellen wie Geschwindigkeitshügel spürt man deutlich, gerade die Hinterachse zeigt unbeladen eine überschaubare Bereitschaft zum Einfedern. Querfugen führen zu deutlichen Poltergeräuschen.

Auf der Landstraße ist man etwas komfortabler unterwegs, das Fahrwerk federt angenehm verbindlich. Auf der Autobahn ist ordentlicher Komfort geboten, sodass selbst 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 Oberschenkelauflege für Erwachsene geboten wird.

⊖ Nur für kurze Strecken zu empfehlen ist der Mittelsitz hinten, seine Polsterung ist straff und die Sitzfläche sehr klein.

3,3 Innengeräusch

Mazda hat sich sichtlich bemüht, den Geräuschpegel an Bord zu reduzieren: Ein dickerer Dachhimmel als vor dem Facelift 2019, zusätzliche Dichtungen an den Fondtüren sowie Dämmmaterialien in den hinteren Radläufen. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei noch zufriedenstellenden 69,5 dB(A). Der Motor selbst klingt kernig beim

Ausdrehen, er ist unter Last zwar laut, neigt aber erst jenseits der 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 allgemeinen Geräuschniveau unter.

2,7 Klimatisierung

Die getestete Ausstattungsvariante Sports-Line bietet serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik. Ebenso mit dabei sind die Sitzheizung vorn, Lenkradheizung 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.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Der Mazda 2 ist zwar ein kleines und leichtes Auto, aber auch damit hat der Vierzylinder mit eineinhalb Liter Hubraum durchaus viel Arbeit. Der Benziner wird von einem Startergenerator mit maximal 5,3 kW und 48 Nm unterstützt. Die beim Verzögern reperierte Energie wird nicht wie bei vielen Herstellern üblich in einer Batterie gespeichert, sondern in einem Kondensator. Der Antrieb leistet maximal 90 PS, die maximalen 151 Nm Drehmoment liegen bei 3.500 U/min an. Soll es

flotter vorangehen, muss man hohe Drehzahlen abrufen. Dreht man die Gänge aus, sind ordentliche Beschleunigungswerte möglich, beispielsweise von 60 auf 100 km/h in 6,9 s (2. Gang). Der gleiche Tempozuwachs ohne Schalten dauert erheblich länger - im 4. Gang 16 s, im 5. Gang 23 s und im 6. Gang vergehen schier endlose 42 s – Verursacher ist vor allem die für den durchzugsschwachen Motor viel zu lange Getriebeübersetzung.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder hinterlässt ein gemischtes Bild: Während er unter Last bei mittleren und höheren Drehzahlen spürbare Vibrationen in den Innenraum abgibt, verhält er sich beim ruhigen Dahinrollen unaufgeregt und angenehm ruhig. Brummen kennt er praktisch nicht, selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen in den hohen Gängen, also unter eigentlich schwierigen

Bedingungen. Beim Ausdrehen wird er teilweise dröhnig, aber nicht über Gebühr. Das Ansprechverhalten ist gut – typisch für einen Saugmotor. Die fehlende Turboaufladung lässt ihn aber insgesamt etwas träge wirken.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Sechsgang-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.

Eine Gangempfehlung im Kombiinstrument unterstützt aktiv dabei, den passenden Gang auszuwählen. Die serienmäßige

Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen, indem ein Zurückrollen des Fahrzeugs für kurze Zeit verhindert wird. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Startergenerator des Mild-Hybrid-Systems startet den Verbrenner sanft und nahezu unbemerkt.

⊖ Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen nicht, die Übersetzung ist für den Saugmotor zu lange gewählt. Was sich positiv auf den Verbrauch auswirkt, nimmt dem Kleinwagen viel seiner Agilität.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Mazda 2 ist mit einem insgesamt ausgewogenen und sicheren Fahrwerk unterwegs, er fährt sicher 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 das ESP unterstützend ein; Seitenneigung und Aufbaubewegungen bleiben im Rahmen.

Das problemlose Fahrverhalten beweist der kleine Japaner 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. Ein eventuell ausbrechende Heck wird vom ESP effektiv unterbunden. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit wenn nötig, hat aber auf trockener Fahrbahn selten etwas zu tun, weil der Motor vom Stand weg nicht sonderlich vehement antritt.

2,7 Lenkung

⊕ Insgesamt vermittelt die Lenkung ein mäßiges Gefühl, gibt aber eine ordentliche Rückmeldung an den Fahrer weiter. Der kann zielgenau den Kurs bestimmen und insgesamt präzise seine Kurven ziehen. Die Mittelstellung ist zufriedenstellend wahrzunehmen und die Zentrierung passend, bei höheren

Geschwindigkeiten wünscht man sich etwas mehr Rückstellung. 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.

3,3 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich angemessen dosieren, selbst bei höherer Beanspruchung lässt die Bremsanlage nicht

nach. Allerdings fällt der Bremsweg mit durchschnittlich 37,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) ziemlich lang aus.

2,4 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Mazda 2 gibt es in der Ausstattung Sports-Line alle für das Modell verfügbaren Assistenzsysteme – entweder serienmäßig oder eben gegen Aufpreis. Dazu zählen neben dem City-Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung samt Fußgängererkennung, der aktive Spurhalteassistent mit Lenkunterstützung, der Spurwechselassistent mit Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie Abstandsregelanlage, Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer. Auf eine Notbremsung macht der Warnblinker schnell blinkend aufmerksam. Gegen Aufpreis projiziert eine ausfahrbare Scheibe auf der Armaturentafel als Head-up-Display relevante Fahrinformationen wie Geschwindigkeit, Navigationshinweise sowie Warnhinweise der Sicherheitssysteme in das Blickfeld des Fahrers.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Mazda 2 verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie Kopfairbags an den Seiten. Knieairbags gibt es nicht. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der kleine Japaner gut ab, er erzielt 86 Prozent der möglichen Punkte und erhält damit vier von fünf Sternen (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, sodass auch für größere Menschen ein zufriedenstellender Schutz gewährleistet ist. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt. Löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Ösen für ein Kofferraumtrennnetz sind nicht vorhanden, die ausgezogenen Kopfstützen erzielen zumindest bei aufgestellter Rücksitzlehne eine vergleichbare Schutzwirkung und halten große Gegenstände zurück.

3,0 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 78 Prozent der möglichen Punkte (Test: April 2015). Der Beifahrersitz ist ohne Isofix-Verankerung ausgestattet, allerdings klappt das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten gut – selbst hohe Kindersitze können problemlos befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken inklusive iSize-Freigabe.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht freigegeben. Die Kindersicherung der Fondtüren wird über einen kleinen weißen Hebel aktiviert beziehungsweise deaktiviert, leider selbst von Kinderhänden. Die elektrischen Fensterheber haben keinen zuverlässigen Einklemmschutz – durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm konnte der Mazda 2 vergleichsweise hohe 84 Prozent erzielen (Test: April 2015). Die Front sowie die Motorhaube zeigte sich dabei recht nachgiebig, lediglich die Bereiche hoch zu den A-Säulen erwiesen sich als zu hart und daher mit erhöhtem bis hohem

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂

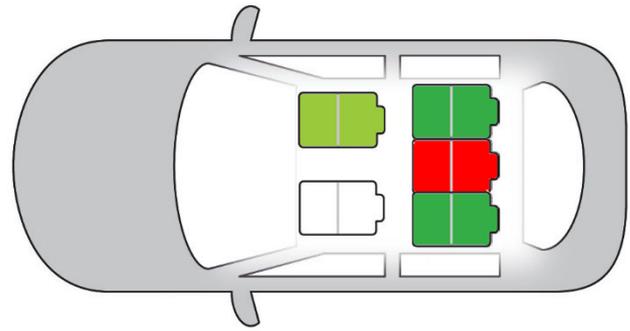
⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Mazda 2 mit dem 90 PS Benzinmotor inklusive Mild-Hybrid-System liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 5,0 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 131 g pro km, für die es 40 von maximal möglichen 60 Punkten im Bereich CO₂ gibt. Innerorts ergibt sich ein Verbrauch von 4,4 l, außerorts von 4,5 l und auf der Autobahn von 6,2 l alle 100 km.

2,6 Schadstoffe

Der Motor muss im ADAC Ecotest aufgrund der langen Getriebeübersetzung häufig bei Vollast arbeiten, um die geforderten Geschwindigkeiten zu erzielen. Deshalb fettet der Motor das Gemisch über lange Zeit an, was für einen erhöhten Kohlenmonoxid-Ausstoß sorgt. Im Vergleich zum zuletzt bei uns gemessenen Mazda 2 mit diesem Motor ist der Ausstoß aber deutlich gesunken - Mazda hat hier im Rahmen des Umbaus auf Mildhybrid-Technik offenbar erfolgreich Hand angelegt. Unterm Strich bekommt er nun 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit dem guten Ergebnis bei der Verbrauchsmessung

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)

Verletzungsrisiko verbunden. In der Testwagenausstattung ist der City-Notbremsassistent inklusive Personenerkennung serienmäßig an Bord.

Verbrauch

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

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

kommt der Mazda 2 e-Skyactiv-G 90 auf 74 Punkte und damit guten vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

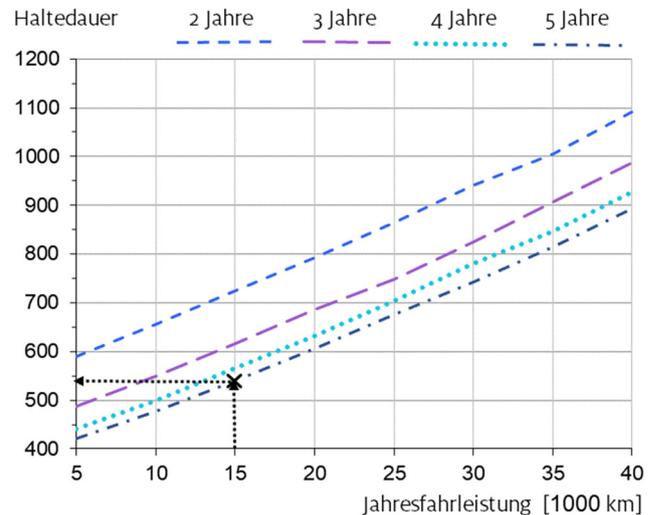
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 20.440 Euro ist der getestete Mazda 2 e-Skyactiv-G 90 Sports-Line für einen Kleinwagen nicht gerade günstig, allerdings ist er recht umfangreich ausgestattet. Durch aufpreispflichtige Sonderausstattungen wie 360-Grad-Kamerasystem, Head-up-Display, Navigationssystem und Matrix LED-Scheinwerfer kostet der Testwagen 24.050 Euro. Die Versicherungseinstufungen sind durchwachsen, die Haftpflicht-Klasse 17 geht in Ordnung, die Klasse 20 bei der Vollkasko und die 22 bei der Teilkasko sind dagegen für einen Kleinwagen eher hoch. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 54 Euro pro Jahr. Der prognostizierte Wertverlust ist mäßig, der absolute Wertverlust hält sich aufgrund des moderaten Kaufpreises in Grenzen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 539 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2 SKYACTIV-G 75 Prime-Line	2 SKYACTIV-G 90 M Exclusive-Line SKYACTIV-Drive	2 e-SKYACTIV-G 90 M Hybrid Center-Line	2 e-SKYACTIV-G 115 M Hybrid Sports-Line
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1496	4/1496	4/1496
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	66 (90)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	143/3500	151/3500	151/3500	151/3500
0-100 km/h [s]	11,3	12,1	9,8	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	177	183	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,4/4,8 S	4,7/5,4 S	4,4/4,7 S	4,4/5,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	101/109	106/122	100/107	105/113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/22	17/20/22	17/20/22	13/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	58	85	54	66
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	461	560	490	571
Preis [Euro]	14.990	20.840	17.790	23.390

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 (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, geregelt	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	151 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß	100 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/60 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.065/1.695/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.110/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280/950 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550/900 kg
Stützlast/Dachlast	50/50 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Mexiko, Salamanca

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	16,0/23,2/41,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	185/60 R16 86H
Reifenmarke Testwagen	Toyo Proxes R55
Wendekreis links/rechts	10,7/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,4/4,5/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	113 g/km (WTW* 131 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.074/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/590/930 l

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

Betriebskosten	141 Euro	Werkstattkosten	49 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	248 Euro
Monatliche Gesamtkosten	539 Euro		
Steuer pro Jahr	54 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/22		
Basispreis 2 e-SKYACTIV-G 90 M Hybrid Sports-Line	20.440 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.911 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	800 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	800 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.000 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	1.000 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.000 Euro° (Paket)
Head-up-Display	800 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung nur mit Navigationssystem	800 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	800 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	750 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60 : 40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	ab 721 Euro + Montage
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: August 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.