



Mazda 2 Hybrid Select CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW / 116 PS)

Badge Engineering ist im Trend. Aus dem allgemein gestiegenen Kostendruck entstehen Synergien. So sind etwa Toyota-Modelle bei anderen Herstellern recht beliebt, Suzuki bietet etwa den Swace an, der eigentlich und offensichtlich ein Corolla ist. Mazda bietet den Toyota Yaris unter eigener Flagge an, dieser heißt dann Mazda 2 Hybrid, denn der "normale" Mazda 2 ist weiterhin erhältlich.

Der Grund für die gern als Basis genommenen Toyota-Modelle ist recht klar. Die ausgereifte Hybridtechnik bietet niedrige Verbräuche und damit die Möglichkeit, den Flottenverbrauch zu senken. Das gelingt auch beim Mazda 2 Hybrid, denn einen Kleinwagen mit einem Ecotest-Durchschnittsverbrauch von 4,4 l Super auf 100 km muss man auch erstmal bauen - vor allem, wenn 116 PS zur Verfügung stehen, die den Kleinwagen bei Bedarf in weniger als zehn Sekunden auf Tempo 100 zerren. Das Ganze klingt nun aber sportlicher als es sich anfühlt, denn der Antriebsstrang mit stufenlosem Getriebe ermahnt bei solchen Beschleunigungsorgien laut dröhnend zur Zurückhaltung. Dem beugt man sich im Alltag meist und erzielt so auch abseits von Verbrauchsmessungen niedrige Verbräuche.

Den Mazda 2 Hybrid nur auf den Antrieb zu reduzieren, wäre aber zu kurz gesprungen, denn die Sicherheitsausstattung ist phänomenal. Es gibt in diesem Kleinwagen annähernd alle Fahrassistenten, die man diesseits der Oberklasse zur Zeit am Markt kennt. Noch dazu ist fast alles schon beim Basismodell serienmäßig.

Der Preis ist dann aber auch entsprechend, das getestete Topmodell kostet nicht unter 30.190 Euro, viel kommt dann aber auch nicht mehr dazu. **Konkurrenten:** als Vollhybrid: Renault Clio E-Tech, Honda Jazz, Toyota Yaris, sonst u.a. Hyundai i20, Seat Ibiza, VW Polo.

- +** niedriger Kraftstoffverbrauch, äußerst umfangreiche Serienausstattung, viel Platz vorn
- keine Zurrösen im Kofferraum, unter Last lauter Motor, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★★**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, hauptsächlich an den Materialien wurde aber gespart. So ist etwa der Kofferraum an den Seiten nicht mit Stoff oder Filz ausgeschlagen, sondern von kratzempfindlichen Kunststoffwänden umgeben. Innen das gleiche Bild: Zwar scheppert nix und das Lederlenkrad wirkt richtig hochwertig mit dem unten geteilten Kranz, der deutlichen Schlüsselung und der kleinen Airbag-Abdeckung, aber: Die Materialien sind quasi durchgehend hart, dabei

dominieren großflächige Kunststoffflächen. Die Türeinslagen sind optisch ansprechend an einer groben Stoffstruktur angelehnt - sobald die Fingerspitzen darüberfahren, spürt man allerdings, dass es sich um eine aufgedruckte Täuschung handelt.

Insgesamt aber muss sich der Mazda-Toyota sich nicht hinter der Kleinwagen-Konkurrenz verstecken, in Sachen Materialqualität wird in diesem Segment nahezu überall gespart.

3,5 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Mazda 2 Hybrid dürfen 457 kg zugeladen werden, 50 kg davon auf dem Dach. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 4,4 l/100 km lassen sich Strecken von bis zu 815 km zurücklegen, obwohl das Tankvolumen nur 36 l beträgt. Dank der kompakten Außenmaße und des nicht allzu großen Wendekreises von 11,2 m ist der Mazda in der Stadt wendig und praktisch.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Die Stützlast darf bis zu 50 kg betragen, Anhänger dürfen aber nur 450 kg wiegen, egal ob gebremst oder nicht.

Es ist kein wirksamer Fehlbetankungsschutz vorhanden, der die Betankung per Diesel-Zapfpistole verhindert.

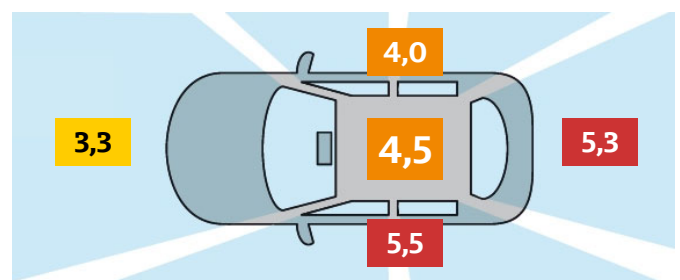
3,1 Licht und Sicht

Der Mazda 2 Select kommt immer mit LED-Scheinwerfern, die die Fahrbahn in einer angenehmen Lichtfarbe, aber etwas fleckig ausleuchten. Auf ein Abbiege- oder Kurvenlicht muss man verzichten, wie auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Zudem ist keine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut, man muss selbst per Drehradchen die Leuchtweite an den aktuellen Beladungszustand anpassen. Immerhin ist der Kleinwagen in allen Ausstattungsvarianten mit einem statischen Fernlichtassistenten ausgestattet. Der Innenspiegel

blendet beim Select serienmäßig automatisch und stufenlos ab.

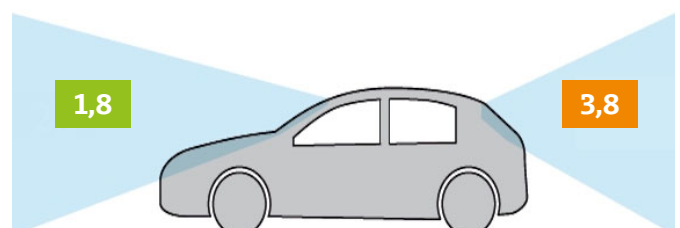
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

⊕ Die kompakte Karosserie lässt sich gut abschätzen, beim Rangieren hilft ab der Agile-Ausstattung die serienmäßige Rückfahrkamera, für den Basis-2er kostet sie Aufpreis. Parksensoren für vorn und hinten sind in der Ausstattungslinie Agile gegen Aufpreis erhältlich, beim getesteten Select serienmäßig.

2,6 Ein-/Ausstieg

Ab Werk ist der Select mit einem schlüssellosen Entriegelungssystem (Smart-Key) mit Sensoren an den Türgriffen vorn und der Heckklappe ausgestattet. Der Kleinwagen ermöglicht mit seinen angesichts der Fahrzeugklasse recht großen Türausschnitten vorn, dem niedrigen Schweller und den in vernünftiger Höhe positionierten Sitzen ein bequemes Ein- und Aussteigen: Die vorderen Sitzflächen sind in der untersten Sitzstellung 45 cm über der Straße. Hinten sind die Türen kleiner, aber dennoch muss man sich nicht in den Fond einfädeln, sondern

3,7 Kofferraum-Volumen

Bis zur Abdeckung fasst der Kofferraum nur 245 l. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, finden 300 l oder fünf handelsübliche Getränkeboxen darin Platz. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 560 l und bis unter das Dach 915 l verstauen.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Während die Kofferraumöffnung ein praxistaugliches Format besitzt, dürfte die Heckklappe allerdings weiter aufschwingen - nur Personen bis zu einer Größe von etwas über 1,80 m können aufrecht darunter stehen. Die Ladekante liegt mit rund 68 Zentimetern nicht zu hoch über der Straße, störender ist da die Stufe innen: 17 cm muss man das Gepäck anheben, um es aus dem Kofferraum zu bekommen.

Das Ladeabteil selbst ist recht schmal und nicht besonders tief, was den Transport sperriger Gegenstände erschwert.

⊖ Mit nur einer kleinen Lampe ist der Kofferraum zu schwach ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen - falls die Vordersitze recht weit hinten sind, muss man aber die Fondkopfstützen vorher entfernen. Eine ebene Fläche entsteht nicht, sondern eine Stufe von Kofferraum zu Rücksitzlehnen. Außer dem Stauraum unter dem Kofferraumboden gibt es im Kofferraum keinerlei Staufächer für kleinere Gegenstände.

⊖ Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Die Außenspiegel müssen ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen, die den toten Winkel verkleinern würden.

kommt vernünftig hinein und hinaus. Die Griffe am Dachhimmel über allen Türen helfen bei Bedarf.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert an sich gut, lässt sich aber mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen und starten. Weiterführende Infos: adac.de/keyless



245 l Gepäck passen in den Kofferraum des Mazda 2 Hybrid.



Mit ca. 68 cm ist die Ladekante nicht all zu hoch geraten.

3,0 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das komplett vom Toyota Yaris übernommene Interieur folgt mit dem aufgesetzten Touchdisplay dem aktuellen Styling-Mainstream. Beim Kombiinstrument aber gönnen sich die Japaner noch etwas Extravaganz und bauen dort insgesamt drei Displays ein. Neben dem größeren zentralen Bildschirm für die Fahrzeugeinstellungen und Fahrtinformationen liegen zwei weitere digitale Anzeigen in Einfassungen, wie man sie von klassischen Rundinstrumenten kennt. Dort werden in einfacher Technik Tachometer, Tankanzeige, Kühlwassertemperatur und noch etwas mehr untergebracht. Der Übersichtlichkeit tut das keinen Abbruch.

Bedienen lässt sich der Kleinwagen gut, die Funktionen des Alltags sind über gut beschriftete Schalter und Tasten schnell erreichbar. Nur wenn es um Navigation, Multimedia oder Detaileinstellungen geht, muss man sich entweder durch das teils mäßig intuitive Touchscreen-Menü hangeln oder per Lenkradtasten durch ein aufgrund der knappen Displaygröße begrenztes Menü im Kombiinstrument wühlen. Damit Einstellungen vorzunehmen, hat eine starke Ablenkung zur Folge. Dagegen ist die Bedienung der Klimaautomatik geradezu eine Wohltat, denn per klar beschrifteter Tasten und Drehrädchen findet man schnell die gewünschte Einstellung und kann auch während der Fahrt mit vertretbarer Ablenkung nachjustieren.

3,6 Multimedia/Konnektivität

Der Mazda 2 Select ist serienmäßig mit digitalem und analogem Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und sechs Lautsprechern ausgestattet. Stets an Bord ist zudem ein USB-Anschluss und die Möglichkeit, das Smartphone induktiv zu laden.

2,5 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m nach hinten schieben - dabei hat der Fahrer noch ordentlich Platz über dem Kopf. Die Innenraumbreite ist entsprechend der Fahrzeugklasse eher knapp. Subjektiv fühlt man sich dennoch nicht eingeeengt. Das Armaturenbrett ist nicht besonders wuchtig und die Fensterflächen sind groß genug.

3,4 Raumangebot hinten

Hinter einem 1,85 m großen Fahrer finden nur noch Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,80 m genügend Beinfreiheit. Auch hier zeigt sich die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Das Raumgefühl schränken vor allem die geringe Innenbreite und die neben dem Kopf liegende C-Säule ein.

⊖ Kritik verdienen beispielsweise die Schalter für den Fernlichtassistenten und die Leuchtweitenregulierung, da diese ungünstig tief links vom Lenkrad und damit nicht im Sichtfeld des Fahrers untergebracht sind. Darüber hinaus muss die zweite Sitzreihe komplett ohne Deckenleuchten auskommen, was im Alltag wirklich nervt.

Grundsätzlich sind manche Menüpunkte des Infotainments nicht besonders gut ausgedrückt beziehungsweise ins Deutsche übersetzt.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind zufriedenstellend. Die Bedienung ist weitgehend funktionell bietet aber durchaus Raum für Verbesserungen.

Ein Navigationssystem gibt es - anders als beim Technikbruder Toyota Yaris - für den Mazda nicht. Kabelgebundenes Apple CarPlay und Android Auto sind allerdings Serie. Wer also ein Smartphone besitzt, kann darüber ohne Mehrkosten navigieren.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

4,1 Innenraum-Variabilität

Für den Mazda 2 werden keine Sitzvarianten angeboten, die Rückbank ist weder verschiebbar, noch lässt sich die Lehnenneigung einstellen.

⊖ Vor allem im Fond gibt es kaum brauchbare Ablagen. Während man vorn zumindest noch Türfächer samt

Flaschenhaltern, Becherhalter sowie eine Ablage in der Mittelkonsole findet, gibt es hinten nur kleine Türfächer und keine Becherhalter. Eine Lehnentasche bietet nur die Beifahrerseite.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Der Kleinwagen verfügt über die klassenübliche Fahrwerks-Hausmannskost mit einer MacPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse. Dennoch passt der Komfort insgesamt, obwohl man schon merkt, dass der Mazda auch ein bisschen sportlich daherkommen soll. Besonders Querfugen oder auch kurze Stöße kann die Hinterachse nur mäßig

wegfedern. Gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten spricht die Federung etwas hölzern an und Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad deutlich zum Schütteln. Auf der Landstraße und Autobahn geht der Komfort in Ordnung, gelegentliches Stuckern bei höheren Geschwindigkeiten kann sich der Japaner aber nicht verkneifen.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist in jedem Mazda 2 Hybrid in der Höhe einstellbar, der Beifahrersitz erst ab der mittleren Ausstattungslinie Agile gegen Aufpreis. Beim getesteten Topmodell Select sind standardmäßig beide Vordersitze höheneinstellbar. Sitzflächenneigung oder Lordosenstütze sind aber nicht einstellbar. Die tendenziell straff gepolsterten Sitze sind vorn körpergerecht gestaltet und bieten einen zufriedenstellenden Seiten-

halt. Auf der Mittelarmlehne kann man vorn seinen Arm weich abstützen, in den Türen aber gibt es nur harte Oberflächen, was den Sitzkomfort nachträglich schmälert.

Die Rückbank ist klassentypisch wenig konturiert, der Seitenhalt mäßig. Immerhin ist der Kniewinkel recht angenehm.

⊖ Die Gurte lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

3,8 Innengeräusch

⊕ Nur wenn man mit dem Hybrid bei niedrigen Geschwindigkeiten vollelektrisch fährt, ist es im Innenraum angenehm leise - rein elektrisches Fahren ist aber nur für kurze Strecken möglich. Benötigt man etwas mehr Vortrieb, springt der Verbrenner mit an, bleibt aber solange man das Gaspedal nur sachte betätigt auch akustisch im Hintergrund.

⊖ Insgesamt ist der Gesamtgeräuschpegel im Mazda 2 für ein aktuelles Auto zu hoch. Beschleunigt man etwas stärker, ist der

Motor stets im Innenraum präsent: Dann schnellt nämlich die Drehzahl des Benziners in die Höhe und bleibt dort auch, während das stufenlose Getriebe die Übersetzung anpasst. Bei höheren Geschwindigkeiten mischen sich Wind- und allgemeine Fahrgeräusche dazu und dominieren die Geräuschkulisse.

Das hohe Geräuschniveau belegt auch die Messung bei Tempo 130 - es sind 70,8 dB(A).

2,5 Klimatisierung

⊕ Beim Mazda 2 Hybrid ist immer eine Klimaautomatik an Bord, Sitzheizung ist außer beim Basismodell für die Vordersitze auch dabei. In der Topvariante Select sind sogar eine Zweizonen-Klimaautomatik und eine Lenkradheizung verbaut, zudem sind die hinteren Scheiben dann abgedunkelt.

⊖ Die Lüftdüsen im Armaturenbrett ermöglichen keine getrennte Einstellung von Richtung und Intensität des Luftstroms.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Hybridantrieb besteht aus einem Dreizylinder-Benziner mit 1,5 l Hubraum und 92 PS sowie einem maximal 80 PS leistenden Elektromotor. Die Maximalleistung des Hybridsystems beträgt 116 PS. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung unter Vollast von 60 auf 100 km/h) schließt der Kleinwagen nach 7,2 s ab, von 80 auf 120 km/h benötigt der Japaner 10,6

s. Laut Hersteller vergehen aus dem Stand auf Tempo 100 9,7 s, bei 175 km/h ist mit dem Vortrieb Schluss.

⊕ Das Anfahren mit dem Hybrid geht flott vonstatten, hier kommt der Vorteil des unmittelbar anstehenden Drehmoments des Elektromotors zum Tragen.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Im rein elektrischen Betrieb werden keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrgenommen - so können aber nur kurze Stecken zurückgelegt werden. Das Vibrationsverhalten des Dreizylinders geht trotz des technisch bedingt eher rauhen Motorlaufs in Ordnung. Er überträgt insgesamt merkbliche, aber nicht zu störende Vibrationen in den Innenraum.

Akustisch aber hält er sich weniger zurück - das stufenlose Getriebe wählt unter höherer Last schnell hohe Drehzahlen und hält diese dann. Der Antriebsstrang spricht durchaus spontan auf Gasbefehle an und die Kombination aus Benzinmotor und Elektromotor zieht dann ohne Hänger durch.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Ein stufenloses Getriebe hat den Vorteil, dass es den Motor bei einer bestimmten Lastanforderung beständig im Drehzahlbereich mit der größten Effizienz halten kann. Gerade bei leistungsschwachen Fahrzeugen bedeutet dies aber, dass recht oft ungewohnt hohe Drehzahlen gewählt werden, was akustisch nicht immer ein Hochgenuss ist. Beim Mazda 2 Hybrid bleibt dieses Verhalten im Rahmen, da man bis hin zu mittleren Gaspedalstellungen in nicht allzu hohen Drehzahlregionen unterwegs ist und zudem der Dreizylinder nicht besonders stark dröhnt - ohne aber unter Last besonders leise zu sein.

Die Bedienung des Wählhebels geht leicht von der Hand, die Fahrstufen sind eindeutig beschriftet. Das Anfahren klappt

sehr spontan und ruckfrei. Bei Bedarf, z. B. einer stärkeren Leistungsabforderung, schaltet sich automatisch der Verbrennungsmotor dazu. Rein elektrisch sind aber ohnehin nur kurze Strecken möglich.

Für längere Bergabfahrten gibt es die B-Stellung, dann wird die Motorbremse zur Fahrzeugverzögerung genutzt. Bei aktiviertem EV-Modus fährt der Mazda unter bestimmten Rahmenbedingungen vollelektrisch mit der Leistung aus der Hochvolt-Batterie. Das Zusammenspiel von Verbrennungsmotor und Elektromotor funktioniert einwandfrei. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Eine Autohold-Funktion ist per Taste anwählbar, um das Auto im Stand ohne Bremspedal festzuhalten.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das Fahrwerk ist fahraktiv ausgelegt, was sich beim ADAC Ausweichtest in einem deutlich übersteuernden Fahrverhalten äußert. Zwar unterstützt das elektronische Stabilitätsprogramm, aber recht spät - man muss schon auch selbst gegenlenken. Ansonsten ist der kleine Mazda im Alltag ein entspannter Begleiter, auch Spurrinnen stören den Geradeauslauf kaum.

⊕ Der sportliche Fahrer erfreut sich am Fahrverhalten. Für einen Kleinwagen ohne besondere Ausrichtung in Sachen Sport lenkt er trotz der auf dem Testwagen montierten Sprintsparreifen ziemlich willig ein, wobei das agile Heck im Kurvenverlauf hilft, die Linie zu korrigieren. Das Ganze äußert sich in einer hohen möglichen Geschwindigkeit im Parcours des ADAC Ausweichtests.

2,8 Lenkung

Die Lenkung fühlt sich vor allem in der Mitte etwas teigig an, bietet deswegen hier recht wenig Rückmeldung. Auch lässt

sich die Mittellage nicht blind erfühlen, der Mazda zentriert an sich aber ordentlich. Im Kleinwagen-Konkurrenzumfeld geht die Lenkung in Ordnung.

3,1 Bremse

Bei geringem Pedalweg rekuert der Hybrid und lädt die Hybrid-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse ins Geschehen ein - der Übergang ist recht harmonisch. Ein Bremsweg von 36,8 m aus Tempo 100 bis zum Stillstand ist aber verbesserungswürdig. Die Spritsparreifen des Testwagens tragen hier sicher ihren Teil dazu bei.

1,8 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme




⊕ Bei der aktiven Sicherheitsausstattung gibt der 2er bereits in der Basisvariante ein gutes Bild ab. Die Serienausstattung beinhaltet einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarner und City-Notbremsfunktion. Darüber hinaus unterstützt ein Spurhalteassistent den Fahrer, genauso wie eine kamera-basierte Verkehrszeichenerkennung. Sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist serienmäßig, die sich nicht nur am voraus fahrenden Verkehr, sondern auch am aktuellen Geschwindigkeitslimit orientieren kann. Alternativ kann man sich auch per Limiter oder normaler Tempomatfunktion (ohne Abstandhalter) unterstützen lassen. Selten in der Kleinwagenklasse: Der Mazda 2 Select hat ein farbig darstellendes Head-up-Display verbaut, das direkt in die Frontscheibe projiziert - und zwar ohne Mehrpreis. Ebenfalls ohne Aufpreis gibt es beim Select noch einen Totwinkelassistenten, der per Radarsystem im hinteren Stoßfänger den seitlichen Verkehr bis 60 m hinter dem Auto überwachen kann.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der annähernd baugleiche Toyota Yaris fünf Sterne (Stand: 09/2020). Dieses Ergebnis übernehmen wir für die Bewertung des Mazda 2 Hybrid. Beim Insassenschutz erhält er 86 Prozent der möglichen Punkte. Der Kleinwagen besitzt Front- und Seitenairbags vorn und auch einen Seitenairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind Serie. Vorn und hinten haben die Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer.

Die Kopfstützen lassen sich vorn für Fahrer bis zu einer Größe von 1,95 m und hinten für Passagiere bis knapp 1,70 m heraus ziehen, alle größeren Personen können den Kopf im Crashfall am Dachhimmel abstützen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Verbandskasten und Warndreieck sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und können dadurch im Notfall nicht schnell genug greifbar sein, beispielsweise bei

2,5 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest erreicht der Yaris - und damit der Mazda 2 Hybrid - 81 Prozent der möglichen Punkte. Da sich die Beifahrerairbags per Schlüsselschalter deaktivieren lassen, sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz zulässig. Der Einbau von etwas breiteren Kindersitzen könnte aber aufgrund der kräftig konturierten Seitenwangen schwierig sein.

Auf den äußeren Fondplätzen ist die Montage mit Isofix-System samt iSize-Kennung problemlos möglich. Die Kindersitze können aber auch ohne Weiteres mit den Gurten verzurrt werden. Unabhängig von der Befestigungsart gilt: Hohe Kindersitze können hinten außen seitlich am Dach anstehen. Wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf anzuraten.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kinderhänden leicht bedienbar. Auf dem mittleren Rücksitzplatz sind Kindersitze zwar laut Bedienungsanleitung

2,6 Fußgängerschutz

⊕ Im Crashtest erreicht der Yaris bzw. der Mazda 2 Hybrid 78 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger. Der

1,4 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest ist die Vorstellung des Mazda 2 Hybrid überzeugend. Der Kleinwagen erreicht mit seinem Antriebskonzept dank einer CO₂-Bilanz von 121 g/km 43 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Ein Durchschnittsverbrauch von 4,4 l Super auf 100 km kann sich durchaus sehen lassen. Besonders innerorts kann der Hybrid seine Vorteile ausspielen. Hier konsumiert der Kleinwagen lediglich 3,3 l/100 km. Außerorts verbraucht der Hybrid 4,0 l/100 km und auf der Autobahn 5,9 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Mazda überzeugt auch in diesem Kapitel. Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, der Lohn: 49 von 50 Punkten.

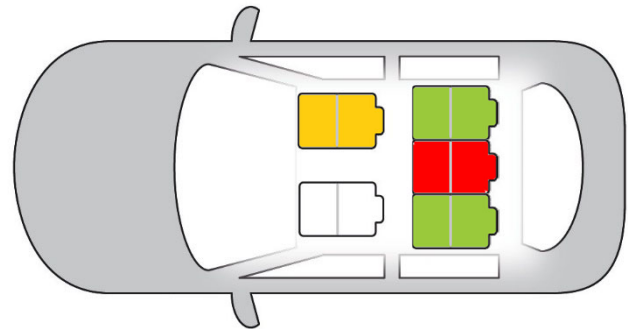
In der Summe bringt es der 2er Hybrid auf sehr gute 92 Punkte, was vollen fünf Sternen im ADAC Ecotest entspricht. Interessant: Nur (hybridisierte) Benziner-Modelle von Toyota

voll beladenem Abteil. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung. Die mittlere Kopfstütze im Fond kann nicht so weit herausgezogen werden wie die äußeren beiden.

zugelassen, die Gurtanlenkpunkte sind aber ungünstig positioniert.

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)

Notbremsassistent kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen, was Unfälle gleich ganz verhindern kann.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

oder baugleiche Modelle von anderen Herstellern erreichten seit 2016 fünf Sterne in der strengen Ecotest-Bewertung. Auch die Straßenmessungen (RDE) bestätigen das gute Resultat des Prüfstandtests.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Mazda 2 Hybrid Select verlangt der Hersteller mindestens 30.190 Euro, was für einen Kleinwagen kein Pappenstiel ist. Zumindest ist die Ausstattung in Sachen Sicherheit und Komfort dann wirklich umfangreich. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt bescheidene 30 Euro, zudem kommen die Versicherungseinstufungen nicht sehr teuer. Sechs Jahre oder 150.000 km Garantie gibt Toyota auf den Yaris, die Hybrid-Komponenten sind bis fünf Jahre oder 100.000 km von der Garantie abgedeckt. Die Gesamtfahrzeuggarantie lässt sich gegen Aufpreis auch auf zehn Jahre oder 200.000 km verlängern. Die Japaner vertrauen ganz offensichtlich ihrer Technik.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ **2 Hybrid Pure CVT**

Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1490
Leistung [kW (PS)]	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b./3600
0-100 km/h [s]	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	3,8/3,8 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	87/87
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	24.190

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

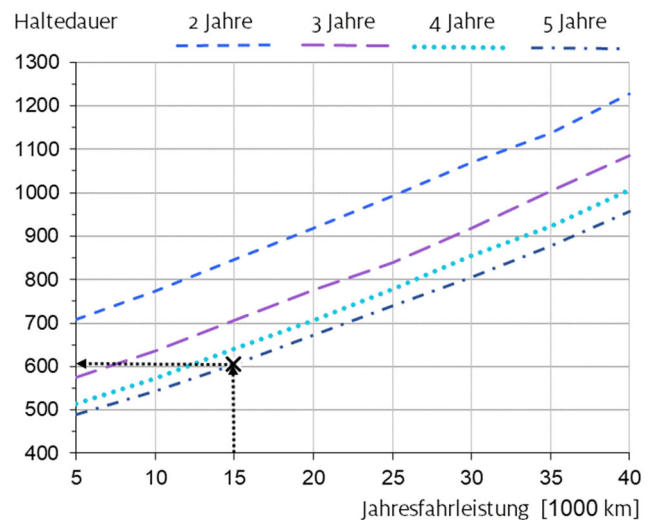
Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 605 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d, OPF	
Hubraum	1.490 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,0 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.940/1.745/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	286/935 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/450 kg
Stützlast/Dachlast	50/50 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Valenciennes

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Ecopia EP150
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	4,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,3/4,0/5,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	105 g/km (WTW* 121 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130 km/h	70,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.158/457 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	245/560/915 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	53 Euro
Fixkosten	98 Euro	Wertverlust	341 Euro
Monatliche Gesamtkosten	605 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22		
Basispreis 2 Hybrid Select CVT	30.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.280 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.724 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	-/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, im Zubehör)	820 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Juli 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.