



Mazda 2 e-SKYACTIV-G 115 M Hybrid Homura Aka

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW/115 PS)

Mazda verkauft sein kleinstes Modell, den 2er, schon seit neun Jahren - 2014 wurde das Modell vorgestellt. Seit Anfang 2023 gibt es nun das mittlerweile zweite größere Facelift, das seinen Namen auch tatsächlich verdient: Vor allem die Frontpartie wurde deutlich überarbeitet und trägt nun einen weitgehend geschlossenen "Grill". Ausnahmen bestätigen die Regel, und so hat das von uns getestete Topmodell Homura Aka einen offen gestalteten Grill, der die Sportlichkeit dieser Ausstattungsvariante unterstreichen soll und das auch erfolgreich tut: Der Mazda 2 Homura Aka steht dynamisch auf seinen serienmäßig 16 Zoll großen Leichtmetallfelgen.

Auch beim Fahren positioniert sich der Mazda als dynamischer Vertreter der Kleinwagenzunft. Mit seinem knackig abgestimmten Fahrwerk und der etwas teigigen, aber präzisen Lenkung ist der 2er ein veritabler Landstraßensurfer. Die 115 PS der Topmotorisierung sorgen auch längsdynamisch für genügend Potential - dafür muss man den 1,5 Liter großen Vierzylinder aber fleißig drehen lassen. Mazda setzt weiterhin auf Saugmotoren, der von den meisten Herstellern mittlerweile gewohnte Turbopunch fehlt. Andererseits spricht der Motor spontan auf Gaspedalbefehle an, zudem greift man gerne zum Schalthebel, da das Getriebe mit kurzen, präzisen Schaltwegen glänzt.

Der mildhybridisierte Antrieb liefert auch beim ADAC Ecotest ab, denn ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Litern Super auf 100 km geht absolut in Ordnung. Zudem passen auch die Emissionen weitgehend, Lohn sind vier Sterne im Ecotest.

Der sehr gut ausgestattete Homura Aka kostet schon fast 25.000 Euro, der voll ausgestattete Testwagen mit Matrix-LED-Scheinwerfern, allen aktiven Assistenten und der schicken roten Mehrschichtlackierung kostet über 28.000 Euro. Auch am Mazda 2 gingen die Preiserhöhungen der letzten Jahre nicht spurlos vorbei. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Honda Jazz, Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.

- +** niedriger Verbrauch, umfangreiche Serienausstattung, günstiger Unterhalt
- knackiger Listenpreis für einen Kleinwagen, Hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	3,1
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,7
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,3

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 5,2 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 44 l großen Tank eine theoretische Reichweite von 845 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen guten 456 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 Notlaufeigenschaften 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 und eine Rückfahrkamera sind zumindest Serie. Ein 360-Grad-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 von Kreuzungsbereichen. Alle Mazda 2 setzen auf LED-Technik in den Scheinwerfern, nur die Sonderfunktionen bezahlt man extra. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerfer-

licht 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



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

gewöhnungsbedürftig, da sowohl die Front- als auch die Heckkamera recht tief angebracht sind. Ein Parklenkassistent ist nicht erhältlich.

2,5 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 hat der Homura Aka und die Exclusive Line serienmäßig. 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. Im Fond und auf der Beifahrerseite gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres unter

3,6 Kofferraum-Volumen

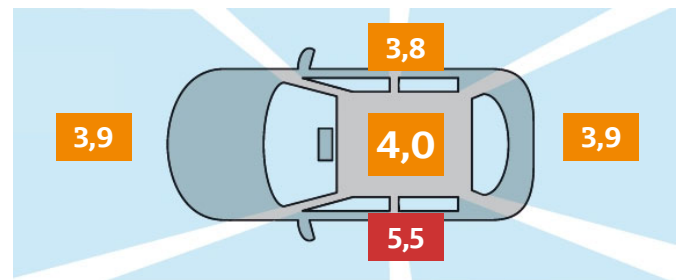
Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 240 l – unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 330 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen 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.

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

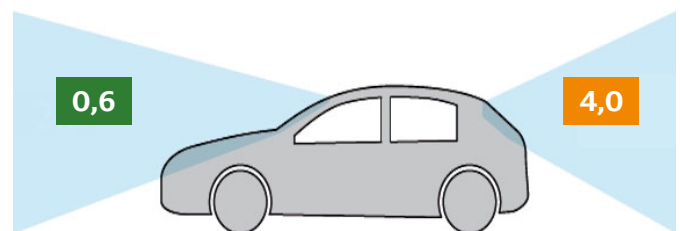
Rundumsicht

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.



www.adac.de/keyless. Zumindest lässt sich das System über eine einfache Tastenkombination an der Fernbedienung deaktivieren und bei Bedarf wieder aktivieren.



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

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 Taschenhaken; 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.

3,2 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 Innenraumbeleuchtung wird vorn über die Leseleuchten realisiert, eine zentrale Innenraumleuchte vorn oder überhaupt eine Beleuchtung hinten hat sich Mazda gespart. Das Kombiinstrument besteht gen Aufpreis wie beim Testwagen aus einem zentral angeordneten, analogen Drehzahlmesser mit digitaler Geschwindigkeitsanzeige und zwei seitlichen Digitalanzeigen für Schalteinweise, Kilometerstand, Tankinhalt und Außentemperatur. Das Kombiinstrument ist etwas unübersichtlich und hinsichtlich des Tankinhalts grob



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



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.

skaliert. Eine Anzeige der Kühlmitteltemperatur gibt es nicht, immerhin aber eine blaue Infoluchte beim Kaltstart.

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

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.

2,5 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,



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m genügend Platz.

überdies schränken die breiten C-Säulen und die sich nach hinten verjüngenden Fensterflächen die Aussicht ein.

4,3 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 in der optionalen Mittelarmlehne. Die Türfächer vorn sind zwar nicht besonders groß, es passen aber immerhin auch 1-l-Flaschen hinein. Die beiden Becherhalter vorn sind praktikabel gestaltet, höhere Becher oder Flaschen kollidieren aber mit der Mittelarmlehne, die man dann noch oben klappen muss.

Hinten 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 Einzelhindernisse 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. 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.

3,5 Innengeräusch

Bei konstanten 130 km/h im höchsten Gang liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei noch zufriedenstellenden 70,5 dB(A). Der Motor selbst klingt kernig beim Ausdrehen, er ist unter Last zwar laut, aber verkneift sich, die Karosserie zu

starkem Dröhnen anzuregen. Bei niedrigen Drehzahlen kann der Motorlauf vollends 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 und höchste Ausstattungsvariante Homura Aka bietet serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik, eine manuelle Klimaanlage gibt es in den beiden niedrigsten der aktuell fünf Ausstattungslinien. Ebenso ab der mittleren Ausstattungslinie mit dabei sind Sitzheizung vorn, Lenkradheizung

und abgedunkelte Scheiben im Fond. Die beiden Fahrerlüftungsdüsen sowie die ganz rechte Düse können Luftstromrichtung und -menge individuell justieren, nur die rechte Düse in der Mittelkonsole ist weniger flexibel ausgeführt.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,8 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 rekuperierte Energie wird nicht wie bei vielen Herstellern üblich in einer Batterie gespeichert, sondern in einem Kondensator. Der Antrieb leistet maximal 115 PS, die maximalen 151 Nm Drehmoment liegen bei 3.500 U/min an. Soll es flott

vorangehen, muss man hohe Drehzahlen abrufen. Dreht man die Gänge aus, sind ordentliche Beschleunigungswerte möglich, beispielsweise von 60 auf 100 km/h in 6,6 s (2./3. Gang). Der gleiche Tempozuwachs ohne Schalten dauert erheblich länger - im 4. Gang noch passable 11,2 s, im 5. Gang 15,4 s und im 6. Gang vergehen dann schon 21,1 s. Laut Hersteller schafft man es aus dem Stand in 9,1 s auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 200 km/h angegeben.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Während der Saugmotor unter Last bei mittleren und höheren Drehzahlen typische Vierzylinder-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.

Die fehlende Turboaufladung lässt ihn insgesamt etwas träge

wirken, man ist von den heutzutage vorherrschenden Turbomotoren ein höheres und früher anliegendes Drehmoment gewohnt. Das Ansprechverhalten ist dafür aber viel besser als bei einem Turbomotor, gerade im Vergleich der Kleinwagenklasse – typisch für einen Saugmotor.

2,1 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 sehr

ungeschicktem Umgang mit der Kupplung 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.

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, die Seitenführung ist nicht ihre Stärke. 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.

3,2 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) vergleichsweise lang aus.

2,5 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Mazda 2 gibt es in der Ausstattung Homura Aka 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.

2,8 Passive Sicherheit - Insassen
























Der Mazda 2 verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags sowie Kopfairbags an den Seiten. Knieairbags gibt es nicht. Beim den Crashtests nach Euro NCAP-Norm schnitt der kleine Mazda 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 Kofferraumtrennetz 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 nicht mit einer 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 Notbremsystem	Option
	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	nicht erhältlich
	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.

2,1 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

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂

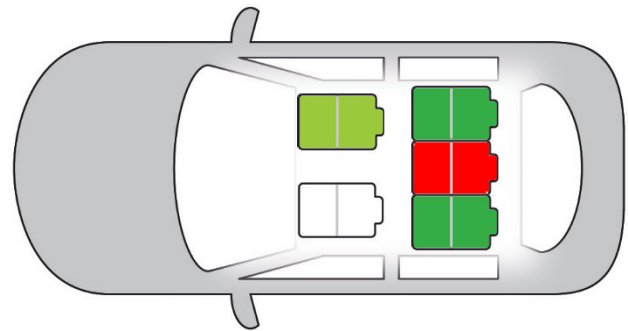
⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Mazda 2 mit dem 115 PS starken Benzinmotor inklusive Mild-Hybrid-System liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 5,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 140 g pro km, für die es 40 von maximal möglichen 60 Punkten im Bereich CO₂ gibt. Innerorts ergibt sich ein Verbrauch von 4,9 l, außerorts von 4,6 l und auf der Autobahn von 6,2 l alle 100 km.

2,0 Schadstoffe

Im Vergleich zum zuletzt bei uns gemessenen Mazda 2 mit der 90 PS starken Variante des Motors ist der CO-Ausstoß unter hoher Last deutlich gesunken. Unterm Strich bekommt er nun 40 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit dem guten Ergebnis bei der Verbrauchsmessung kommt der Mazda 2 e-Skyactiv-G 115 auf 77 Punkte und erreicht damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest, zählt also zu den empfehlenswerten Autos.

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	4,9		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	

Landstraße	4,6		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	

Autobahn	6,2		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	

Gesamtverbrauch	5,2		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

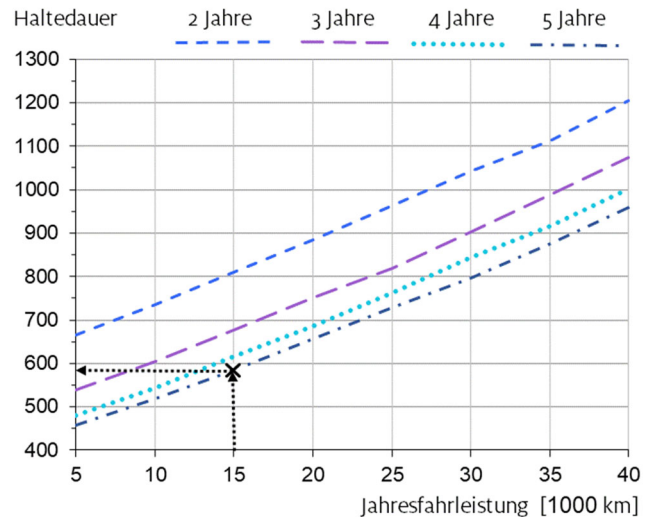
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 24.890 Euro ist der getestete Mazda 2 e-Skyactiv-G 115 Homura Aka für einen Kleinwagen nicht gerade günstig, vor allem hat der Preis für den kleinsten Mazda in den letzten Jahren - wie bei so vielen Herstellern - nochmal kräftig angezogen. Immerhin ist der 2er recht umfangreich ausgestattet. Will man mehr, treibt man wie beim Testwagen durch aufpreispflichtige Sonderausstattungen (360-Grad-Kamerasystem, Head-up-Display, Navigationssystem und Matrix LED-Scheinwerfer) den Preis auf insgesamt schmerzhaft 28.350 Euro. Die Versicherungseinstufungen sind durchwachsen, die Haftpflicht-Klasse 14 geht in Ordnung, die Klasse 20 bei der Vollkasko und die 21 bei der Teilkasko sind dagegen für einen Kleinwagen eher hoch. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 66 Euro pro Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 584 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 Center-Line SKYACTIV-Drive	2 e-SKYACTIV-G 90 M Hybrid Center-Line	2 e-SKYACTIV-G 115 M Hybrid Exclusive-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)	4,80/4,8 l S	5,40/5,4 l S	4,70/4,7 l S	5,00/5,0 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	109/109	122/122	107/107	113/113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/19/21	17/19/21	14/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	58	85	54	66
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	471	561	516	571
Preis [Euro]	16.590	21.190	19.390	23.990

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), Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	151 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/60 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.080/1.695/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.120/420 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.+3. Gang)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	11,2/15,4/21,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	185/60 R16 86H
Reifenmarke Testwagen	Toyo Proxes R55
Wendekreis links/rechts	10,7/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/4,6/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	121 g/km (WTW* 140 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.084/456 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/590/930 l

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

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	52 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	297 Euro
Monatliche Gesamtkosten	584 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/21		
Basispreis 2 e-SKYACTIV-G 115 M Hybrid Homura Aka	24.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.350 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.023 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	1.250 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.250 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.250 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	1.250 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.250 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.250 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung nur mit Navigationssystem	1.250 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.250 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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 790 Euro zzgl. Montage
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Oktober 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.