
Fahrbericht Mazda2: Flotter Auftritt mit sanftem Gemüt

Von Michael Kirchberger, cen

4,07 Meter lang und mit vier Türen samt Heckklappe entspricht der Mazda2 der gängigen Konfiguration eines Kleinwagens und folgt brav den markttypischen Pfaden. Die führen Richtung strammer Formen mit ausdrucksstarken Rundungen, vor allem aber zum Verzicht auf einen bei den meisten Konkurrenten üblichen Turbolader. Sein saugender Vierzylinder bringt es auf 90 PS (66 kW), die umfangreiche Ausstattung Sports-Line macht ihn zum angenehmen Weggefährten. Für knapp 19.200 Euro ist er das Topmodell der seit dem Modellwechsel im Frühjahr gesundgeschrumpften Baureihe.

Das Design ist spannungsreich und nicht verspielt. Vor allem die Seitenansicht offenbart ein Wechselspiel von Licht und Schatten, die Karosseriegestaltung ist einen zweiten Blick wert. Innen gefällt die sorgfältige Verarbeitung und gute Materialqualität, die Bedienung könnte einfacher nicht sein. Der Sitzkomfort ist ausgezeichnet. Auch große Fahrer finden eine weitgehend perfekte Position am kleinen Lederlenkrad, den Überblick beim Rangieren verbessert eine Rundum-Kamera, die auch seitliche Hindernisse darzustellen vermag. Das Volant lässt sich zweifach verstellen, nur die grobe Rastung der Rückenlehne fordert Kompromissbereitschaft.

Gewöhnen müssen wir uns auch an die Geschwindigkeitsanzeige. Ausschließlich digital wird das Tempo dargestellt, dafür ist der Drehzahlmesser äußerst üppig dimensioniert. Schalter und Tasten erklären sich selbst, der Spurhaltehelfer lässt sich mit einem Knopfdruck deaktivieren und meldet sich nach einem Zwischenstopp nicht automatisch wieder zu Wort. Sehr angenehm, denn die Spurüberwachung verwechselt gerne Reparatur-Teerlinien auf der Fahrbahn mit Markierungen, auch in Baustellen zeigt sie sich überfordert. Auf dem Mitteltunnel sitzt das Steuerung des Infotainmentsystem, eine Spur zu weit nach hinten ist sie gerutscht, so dass der Arm immer etwas angewinkelt werden muss, um sie zu erreichen. Das gilt auch für die Lautstärkeregelung der Audioanlage, immerhin lässt sie sich auch über die Fernbedienung am Lenkrad kontrollieren.

Das Getriebe fordert fleißiges Schalten

Den Startbefehl bekommt der 1,5-Liter-Vierzylinderbenziner per Knopfdruck, unauffällig nimmt er seine Arbeit auf und treibt den Mazda2 im Stadtverkehr munter voran. Bei der Wahl des passenden Gangs in der City fällt die Entscheidung aber schwer. Bei Tempo 50 im Fünften quält sich der Motor mit kaum 1000 Umdrehungen in der Minute, im Vierten dreht er dann gleich unnötig hoch. In der 30er-Zone geht's nicht besser, da fällt die Entscheidung zwischen zweiten und dritten Übersetzungsstufe mindestens genauso schwer. Zwar schaltet sich das Getriebe hinreichend präzise, wenn auch etwas knochig, aber die Abstufung der Gänge zielt klar auf Verbrauchsvorteil. Beim Überholen ist flinkes Herunterschalten angesagt, sonst zieht sich der Vorgang gefährlich in die Länge.

Zumal dem Motor oft der (von einem Turbo eingehauchte) zweite Atem fehlt. Lange dauert es, bis der kleine Mazda sein Spitzentempo erreicht hat, dann tourt die Maschine zwar mit konsummindernder Drehzahl, von Durchzugskraft kann allerdings keine Rede mehr sein. Gewiss darf man von 148 Newtonmetern Spitzendrehmoment bei 4000 Umdrehungen in der Minute keine Wunderdinge erwarten, ein wenig spritziger hätten wir uns engagierte Fahrten jedoch gewünscht. Wohlgermerkt, das gilt für die Versuche des betont flotten Fahrens auf der Landstraße, in der City kommt der nur wenig mehr als 1100 Kilogramm wiegende Mazda mit Bravour ans Ziel.

Startkraft aus dem Kondensator

Spürbar werden die Sparmaßnahmen tatsächlich beim Verbrauch. 5,9 Liter genügen dem Mazda2 für 100 Kilometer, das ist manch ein Klassenkamerad mit größerem Durst unterwegs. Nicht nur der Leichtbau und der Turboverzicht verringern den Konsum, auch die Mildhybrid-Technik mit einem riemengetriebenen Starter-Generator gibt das Zünglein an der Waage. Über ihn wird Bremsenergie umgewandelt und in einem Kondensator abgespeichert. Die hilft dem smarten Elektriker dann beim Ampelstopp, wenn die Automatik die Maschine abstellt, für eine kaum spürbare und ruckfreie Wiederbelebung des Motors, wenn der Fahrer den Fuß von der Bremse nimmt und die Kupplung kommen lässt. Energie, die nicht erneut erzeugt werden muss.

Dass sich am Ende doch noch eine gute Portion Fahrspaß im Überlandverkehr einstellt, ist dem agilen Fahrwerk zu verdanken. Die G-Vectoring-Control gehört zum Serienstandard beim 2er, sie reduziert das Drehmoment beim Einschlagen der Räder vor der Kurve für Sekundenbruchteile und verlagert so mehr Gewicht nach vorne. Diese Technik macht sich kaum bemerkbar, verbessert aber das Einlenkverhalten und die Spurstabilität des frontgetriebenen Mazda erheblich. So lässt sich der Kleinwagen präzise und sicher durch die Kurven steuern, dass die Lenkung selbst genau und sensibel ist, erfreut umso mehr. Auch beim Federungskomfort gibt es nicht viel zu kritisieren. Das leise und sanfte Abrollverhalten der Räder empfinden wir als angenehm, eine ausgewogene Abstimmung reduziert die Karosseriebewegungen und damit die der Passagiere.

Anhängelast und Ladekante relativ hoch

Den Alltag im urbanen Umfeld meistert der Mazda mühelos, vorne sitzen Fahrer und Beifahrer mit Spielraum für Kopf und Arme, allein eine Mittellehne wäre keine schlechte Idee. Auf der Rückbank geht es eher kuschelig zu, für kurze Strecken ist das erträglich. Auf gewohnt hohem Niveau gipfelt die Ladekante, wer der Umwelt zuliebe Glas- statt Plastikflaschen kauft, wird das sehr schnell bemerken. Dafür entschädigt das Kofferraumvolumen von anständigen 280 bis 950 Litern. Und, nicht zuletzt, darf der Mazda2 Anhänger bis zu immerhin einer Tonne Gewicht ins Schlepp nehmen. Wer Transportbedürfnisse hat, kommt so auch mit einem Kleinwagen über die Runden.

Mit der Ausstattungslinie Sports-Line streckt sich Mazdas 2er bei Komfort und Sicherheit auf das Niveau der Großen. Matrix-LED-Licht, Sitz- und Lenkradheizung sowie verbesserte Konnektivität samt Verkehrszeichenerkennung, 360-Grad-Kamera oder Head-up-Display waren bisher nur oberhalb der Kleinwagenklasse bekannt. Mit 732 Euro extra bezahlt werden muss unter wenigen anderen Posten das Navigationssystem und bei der Lackierung ist ausschließlich Weiß aufpreisfrei zu haben. Das schicke Magma-Rot-Metallic unseres Testwagens kostet 927 Euro extra – immerhin fast fünf Prozent des Gesamtpreises. (ampnet/mk)

Daten Mazda2 Skyactive-G 90

Länge x Breite x Höhe (m): 4,07 x 1,7 x 1,5
Radstand (m): 2,57
Motor: R4-Benziner, 1496 ccm
Leistung: 66 kW / 90 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 148 Nm bei 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,3 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 117/ 120 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 5,9 l Benzin/100 km

Leergewicht / Zuladung: min. 1151 kg / max. 460 kg
Kofferraumvolumen: 280–950 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 9,4 m
Bereifung: 185/65 R 15
Wartungsintervalle: 20.000 km/12 Monate
Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km
Preis: 19.194 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



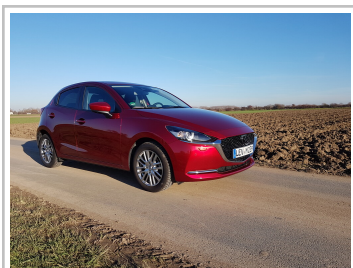
Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mazda2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
