
Praxistest Mazda 2 G90: Japanischer Widerborst mit Charme

Von Michael Kirchberger, cen

Mazda gefällt sich immer wieder darin, anders als die Anderen zu sein. Gut, dass der Diesel bei Mazda im Kleinwagen aus dem Programm geflogen ist, lässt sich auch bei anderen Herstellern beobachten. Dass aber konsequent auf Hubraum und ein Mild Hybrid System statt auf Turboladung gesetzt wird, ist in dieser Klasse eher ungewöhnlich. Jüngst gab es eine Überarbeitung der seit 2015 angebotenen dritten Generation des knuffigen Minis.

Mit 14.990 Euro gelingt der Einstieg in die Mazda-Welt, mit dem kräftigeren Benziner und einer ganzen Reihe von neu gelisteter Extras sind es dann etwas über 20.000 Euro.

Ein leicht neues Gesicht hat der Mazda 2 bekommen, neue Sitze auch, und erstmals gibt es neben Annehmlichkeiten wie Head-up-Display auch Sitz- und Lenkradheizung. Vorne werden in der Sports-Line-Ausstattung LED-Matrix-Scheinwerfer eingebaut, zwei Technik-Pakete bringen außerdem unter anderem eine Rückfahrkamera und die wichtigsten Assistenzsysteme an Bord.

Die mittlere Motorisierung mit dem 1,5-Liter Benziner bietet 90 PS (66 kW), der Hubraum ist auf vier und nicht auf die klassenüblichen drei Zylinder verteilt. Das schafft Laufruhe. Vor allem das Hybridsystem, das mit einem riemengetriebenen 22,5-Volt-Starter-Generator kooperiert, sorgt für Komfort. Wenn die Start-Stopp-Automatik nach dem Anhalten die Maschine abstellt, droht kein nerviges Geschüttel, wenn sie nach dem Lösen der Bremse wieder in Gang gebracht wird. Sanft und schnell springt der Vierzylinder dann wieder an.

Allerdings fordert er mangels Turbo höhere Drehzahlen, wenn Leistung gefordert wird. Da sind 151 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 3500 Umdrehungen in der Minute auch nicht das Maß aller Dinge. Außerdem haben die Entwickler den 2er zwecks Konsumverzicht mit einer ewig langen Übersetzung der manuell geschalteten sechs Gänge kombiniert. Das Anfahren ist kein Problem, der dritte Gang für die Tempo-30-Zone jedoch schon zu schnell und bei 50 km/h kommen die Übersetzungen fünf und sechs überhaupt nicht in Frage. Die versprochene Beschleunigungszeit von 9,8 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 kann nur nachvollziehen, wer die Gänge voll ausdreht und erst bei etwa 6000 U/min den Wechsel einleitet. Dass dann die Geräuschkulisse kräftig ansteigt, ist sonnenklar. Dabei versteht sich der Mazda 2 sehr gut auf die leisen Töne. Bei entspannter Fahrt dröhnt, rauscht oder brummt es an keiner Ecke des 4,07 Meter langen Viertürers.

Dennoch fordert der G90 M Hybrid fleißige Schaltarbeit. Wer auf der A 3 den Westerwald streift, muss schon mal in den vierten Gang wechseln, um zumindest die Richtgeschwindigkeit halten zu können. Das wiederum ist kontraproduktiv zum Treibstoffsparen. Die Werksangabe von 4,7 Liter auf 100 Kilometer haben wir nicht erfahren können und rechneten am Ende einen Durchschnitt von 5,1 Liter aus. Was für einen Benziner immer noch ein akzeptabler Wert ist.

Keine ungeteilte Zustimmung erfährt jedoch der Federungskomfort. Zumindest unbeladen hoppelt der Mazda 2 geradezu über schlechte Fahrbahnen. Erst wenn 280 bis 980 Liter Gepäck an Bord sind oder die maximale Zuladung von 428 Kilogramm ausgenutzt wird, zeigt sich der Kleinwagen kompromissbereiter. Fünf Sitzplätze sind zwar vorhanden, aber die drei im Fond allenfalls auf der ganz kurzen Strecke zumutbar. Und selbst ein Duo hat

Mühe, Beine und Füße unterzubringen, wenn vorne großgewachsene Piloten hocken.

Das Fahrwerk ist im Übrigen gut abgestimmt und ermuntert zu durchaus sportiver Fahrweise. Geringe Seitenneigungen in den Kurven und ein hohes Maß an Spurtreue tragen dazu bei. An den Bremsen gibt es ebenfalls nichts auszusetzen, sie sprechen gefühlvoll an ohne auf Härte zu verzichten, wenn möglichst große Verzögerungswerte erforderlich sind. Die Lenkung gibt feine Rückmeldungen zum Straßenbelag und Traktionszustand, sie ist beim Rangieren dagegen kräftig servounterstützt. Kommunikativ ist der Mazda 2 ohnehin, allerdings ist Spracherkennung nicht immer verständlich. Als Option ist eine Online-Navigation mit von der Partie, die Verkehrsinformationen in Echtzeit liefert, was aber kostenpflichtig ist. Gratis gibt es dagegen die Updates des Kartenwerkes für drei Jahre und die Smartphone-Integration über Apple Carplay oder Android Auto.

Der kleine Mazda findet Gefallen, weil er praktisch und gut ausgestattet, außerdem im bewährten Kodo-Design der Marke aus der Menge heraussticht. Auch die Querverkehrs-Erkennung beim Ausparken gehört dazu – auch das ist längst nicht üblich in der Kleinwagenklasse. (Michael Kirchberger/cen)

Daten Mazda 2 G90 M Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,07 x 1,83 x 1,70
Radstand (m): 2,57
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1496 ccm, 6-Gang-Getriebe
Leistung: 66 kW / 90 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 151 Nm bei 3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter
CO₂-Emissionen: 100 g/km
Testverbrauch: 5,1 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1110 kg / max. 428 kg
Anhängelast: 900 kg
Kofferraumvolumen: 280–980 Liter
Basispreis: 20.440 Euro
Testwagenpreis: 23.840 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda 2.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
