



Mazda 2

Alles of niets

Autotest | Waarom rijdt iemand een compacte auto? Omdat een grote auto te duur is. Tenminste, dat is hoe Mazda het ziet. Wat Mazda betreft wil iedereen de luxe, het comfort en de veiligheid van een grote auto, maar is dat niet voor iedereen haalbaar. De nieuwe Mazda2 zou nu de kwaliteiten van een grote auto voor een groter publiek bereikbaar maken. Is dat gelukt?

De nieuwe Mazda2 moest anders zijn dan anders. Compacte en goedkope auto's zijn er immers al genoeg. En alleen wie echt anders durft te zijn, kan nog opvallen met een auto als deze.

Daarom koos Mazda voor een bijzonder atletisch uiterlijk. Terwijl de meeste merken proberen om de motorkap zo kort mogelijk te maken en de cabine zo ver mogelijk naar voren te plaatsen ("cab forward" in vaktermen), verplaatst Mazda het passagiers-compartiment juist naar achteren. Door het accent op de achterpartij te leggen, straalt de "2" kracht en lenigheid uit.



Deze nieuwe huisstijl werd tot nu toe alleen toegepast op grote auto's, maar juist bij de kleine Mazda maakt het een groot verschil. Dankzij de "Kodo" ontwerptaal, heeft dit kleintje dezelfde volwassen en zelfverzekerde uitstraling als de grotere Mazda's.

Interieur

Ook het interieur moest meer klasse uitstralen dan gemiddeld. In eerste instantie lijken dit loze woorden.

Een standaard Mazda2 heeft een keurig interieur dat goed is afgewerkt. De stoelen zitten prima (alhoewel de zitting iets aan de korte kant is) en ook op ergonomisch vlak is de cabine goed doordacht.



Vanwege het bijzondere ontwerp met een lange motorkap en naar achteren verplaatste cabine is de ruimte achterin matig. De bagageruimte is met 280 liter slechts gemiddeld, en wordt bovendien geplaagd door een forse tildrempel. De ruimte voorin is goed.

Kortom, een standaard Mazda2 deugt, maar weet zich nauwelijks te onderscheiden van de concurrentie. Dat geldt zowel voor de uitstraling als het uitrustingsniveau.

Uitrusting

Maar... wanneer wordt gekozen voor een luxe versie, gaat de Mazda2 verder dan andere compacte auto's. Dan zijn de onderste rand van het dashboard, de deurpanelen en de stoelen bekleed met zacht (kunst)leder.



En dan is het uitrustingsniveau zeldzaam hoog. Zo kan de "2" worden voorzien van dodehoekdetectie, rijbaan-assistent, een systeem dat automatisch remt voor obstakels (tot 30 km/u), LED koplampen en head-up display. Deze laatste projecteert op een transparant paneel op de stuurkolom alle informatie die belangrijk is voor de bestuurder in het blikveld. Omdat de traditionele klokken daarmee minder van belang zijn, staat nu de toerenteller centraal, als in een sportwagen. Nu overtroeft Mazda alle tegenstrevers!

Uiteraard voorziet Mazda in een geïntegreerd audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Dit werkt naar behoren en is bovendien zowel met een druk/draaiknop op de middentunnel, middels spraakherkenning én met het touch screen (alleen als de auto stilstaat) te bedienen. Heel handig: in de middenconsole zijn twee (!) USB-aansluitingen te vinden, zodat allerlei apparaten al rijdende kunnen worden opgeladen.



Right sizing

Om ervoor te zorgen dat de Mazda2 rijdt als een grote, luxe auto, kiest Mazda naar eigen zeggen niet voor "downsizing" maar voor "rightsizing". "Downsizing" is de trend waarbij motoren steeds kleiner en daarmee zuiniger worden. Volgens Mazda voldoet het echter om bestaande techniek te verfijnen en zo tot een even laag verbruik te komen.



Mazda kiest voor een relatief grote 1.5 liter, viercilinder benzinemotor. Afhankelijk van de gekozen uitvoering levert deze 75, 90 of 115 pk. Omdat vrijwel alle concurrenten tegenwoordig kiezen voor kleine motoren, is het karakter van de Mazda-motor - ongeacht het gekozen vermogen - anders. Kleine motoren zijn afhankelijk van de assistentie van een turbo of kompressor en bouwen daarom met het oplopen van het toerental steeds gretiger hun

vermogen op.



De Mazda "SkyActive" motoren leveren juist ongeacht het toerental vrijwel hetzelfde vermogen. Deze "lineaire vermogensafgifte" zal door de ene persoon als comfortabel worden ervaren, een ander zal het karakterloos noemen.

Een groot voordeel van de aanpak van Mazda is dat het makkelijker is om zuinig te rijden. Omdat het afgegeven vermogen van een turbomotor verschilt met het toerental, is de verleiding groot om onregelmatig te rijden en dat kost extra brandstof.



Wie van de drie?

Met name de 75 pk sterke motor is uiterst tam. Of er nu veel of weinig gas wordt gegeven: de Mazda2 lijkt zelf het tempo te bepalen. In het dagelijks verkeer

voldoen de prestaties, maar er is geen reserve voorhanden. Voor vlotte tussenacceleraties moet altijd worden teruggeschakeld en in de bergen moet de basis-motor nadrukkelijk worden aangespoord. Een verdienste van de Mazda-technici is dat de krachtbron ook dan uitzonderlijk rustig blijft.

De 90 pk sterke Mazda2 presteert net even makkelijker dan de 75 pk sterke versie, maar ook deze toont weinig karakter of daadkracht.



Opnieuw is het de top-versie waarin de Mazda2 écht karakter toont. De 115 pk sterke variant van de 1.5 liter benzinemotor is dankzij aangepaste versnellingsbakverhoudingen (zes i.p.v. vijf versnellingen), een hogere compressie en een aangepast uitlaatsysteem sterker, levendiger en... zuiniger dan de 90 pk variant. Bovendien is deze sterkste motor voorzien van een extra accu die uitzonderlijk snel laadt en daarmee het stop/start systeem effectiever maakt.

Mede dankzij deze laatste voorziening lag het testverbruik met alle drie de motoren op hetzelfde niveau. Op een testrit met bergweggetjes, stadsverkeer en snelwegkilometers kwam het gemiddelde verbruik steeds uit op 5.7 liter per 100 km (volgens de boordcomputer); exact hetzelfde praktijk-verbruik als met de diverse kleine (turbo)motoren van andere merken.



Weggedrag

De Mazda2 heeft de uitrusting van een grotere auto en de motoren geven de rust van een grotere auto. Wat resteert is het weggedrag. Om ook de rijeigenschappen naar een hoger plan te tillen heeft Mazda gekozen voor een geavanceerd onderstel, zoals dat ook op grotere modellen te vinden is.

Alhoewel de cabine naar achteren is verplaatst, staan de wielen juist op de uiterste hoeken en dat komt de stabiliteit ten goede. Mazda heeft dit voordeel echter niet omgezet in dynamiek of sportiviteit. In plaats daarvan biedt de Mazda2 extra comfort. Zelfs wanneer bochten met hoge snelheid worden genomen, blijft de rust gewaarborgd. De Mazda2 presteert daarmee niet beter, maar wel met meer gemak en ook dat is een kenmerk van een grote auto.



Conclusie

Mazda wil met de nieuwe Mazda2 de kwaliteiten van een grote auto leveren in een compacte auto. En dat is grotendeels gelukt! Uiteraard biedt de Mazda2 niet de ruimte van een grote auto, maar dat is dan ook het enige.

De belangrijkste les van het proefrijden is dat het karakter van de Mazda2 sterk afhankelijk is van de gekozen uitvoering. Wanneer wordt gekozen voor de basis-uitrusting in combinatie met de basis-motor, is de Mazda2 een prima auto maar is het verschil met de concurrentie gering. Alleen op het uiterlijk en de restwaarde scoort de Mazda2 dan bovengemiddeld goed.

Wanneer wordt gekozen voor het meest luxueuze uitrustingsniveau (GT-M of SkyLease) in combinatie met een sterke motor, overtuigt de Mazda2 als luxe-auto met compacte buitenmaten. Dankzij het compacte formaat, het geringe gewicht en de bescheiden motoren is de Mazda2 echter veel voordeliger dan een even comfortabele grote auto. Het advies is daarom: kies voor alles of niets. ■



Specificaties

Mazda 2 1.5 SkyActiv-G (75 pk) S

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	406 x 170 x 150 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.045 kg
Aanhanger	515 kg
Aanhanger geremd	900 kg
Tankinhoud	44 l
Bagageruimte	280/950 l
Bandenmaat	185/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1496 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	75 pk @ 6000 tpm
Koppel	135 Nm @ 3800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,1 sec.
Topsnelheid	171 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	6,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	110 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 14.890,-
Prijs instapmodel	€ 14.890,-