



Björn Blokzijl
5 februari 2015

Succesverhaal

Mazda kent een lange historie met compacte auto's. Al vanaf het moment dat het merk personenauto's ging maken, maken kleine auto's een belangrijk deel uit van het gamma. In Nederland is de Mazda2 de laatste jaren de Benjamin van Mazda. De vorige generatie werd in 2008 uitgeroepen tot World Car of the Year. Aan de geheel nieuwe Mazda2 de taak om het nã³g beter te doen. Half maart staat hij bij de dealer, maar wij reden hem alvast.



Dynamische schoonheid

De afgelopen jaren heeft Mazda veel lof ge oogst voor het design van de nieuwe modellen. Bij de introductie van de CX-5, de Mazda6 en de Mazda3 waren de ooh's en aah's niet van de lucht. De 'Kodo' designtaal kan de gemiddelde autokoper wel waarderen, gezien de goede verkoopcijfers van bovenstaande modellen. Hoewel de Mazda2 veel stijlelementen van de 3 heeft overgenomen, is het zeker geen kopie op 80%. Design stond hoog op het wensenlijstje bij de ontwikkeling van de auto. Voor een grote binnenruimte is een ver naar voren geplaatste A-stijl een pre, maar ten opzichte van de vorige generatie '2' werd de stijl liefst 8 centimeter naar achteren gezet. Hierdoor heeft de auto een dynamischer voorkomen dan het gros van zijn concurrenten. Deze dynamiek wordt extra benadrukt door de korte overhangen en de dik aangezette lijnen over de voorspatborden en flanken. Scherp getekende achterlichtunits maken het geheel aan de achterzijde af. Standaard staat de Mazda2 op 15 inch stalen wielen met wioldoppen, maar bestel je de auto als GT-M, dan is hij voorzien van fraai lichtmetaal in 17 inch maat groter. Leuke designgimmicks zijn de in de koplampunit doorlopende chroomstrip en de in de grille terugkomende

carrosseriekleur.



Asymmetrisch

Vereis je symmetrie, dan zal je je in de Mazda2 niet op het gemak voelen. De indeling van het interieur is aan de linkerkant gericht op de bestuurder en aan de rechterkant op multimedia. Deze asymmetrische indeling wordt benadrukt door de plaatsing van de ventilatieroosters. Door twee ronde exemplaren aan beide zijden van de klokkenwinkel wordt de 'cockpit' voor de bestuurder geaccentueerd. Verschillende met leer beklede panelen op het dashboard en op de deur geven het interieur een hoogwaardige uitstraling. Deze bekleding is standaard zwart gekleurd als je de GT-M-uitvoering bestelt. Voor een meerprijs van 750 euro zijn zowel de panelen als de stoelen wit gekleurd. Helaas is de bovenste laag van het dashboard vervaardigd uit keihard plastic, al lijkt dat op het eerste oog niet zo. Het mediasysteem laat zich eenvoudig bedienen. Dit kan op drie manieren: via het stuurwiel, het touchscreen en via de knoppen in het cluster tussen de voorstoelen. Ergonomisch zit het goed in elkaar en ook qua snelheid zit het wel snor. Het geluid dat de speakers voortbrengen is mooi

helder, al worden zware bastonen wat minder goed weergegeven. Qua binnenruimte zet de Mazda2 geen nieuwe standaard. Voorin zit je voldoende ruim, maar achterin is net voldoende ruimte voor de gemiddelde Nederlander. Op korte ritjes houd je het daar wel uit, maar een trip naar Zuid-Frankrijk zouden wij niet aanraden achterin de Mazda2. Geheel achterin is 280 liter beschikbaar voor de bagage. Heb je meer ruimte nodig, dan laat de achterbank zich in delen neerklappen tot een maximale grootte van 950 liter. Alles wat voorheen enkel in hogere segmenten te verkrijgen was, zit nu standaard op de Mazda2 GT-M met het 'Driver Pack'. Zaken als een head-up display, deels met leer beklede stoelen, een uitgebreid multimediasysteem, climate control en LED-koplampen zijn slechts een greep uit de lange lijst. Mede door deze luxe verlang je niet meer naar een grotere auto, tenzij je de extra ruimte echt nodig hebt.



Combinatie van compact en sportief

Niet alleen compacte auto's hebben Mazda gebracht waar het nu is, ook sportieve modellen hebben een groot aandeel gehad in voornamelijk de rijeigenschappen. Bij een B-segment hatchback verwacht je geen snaarstrakke besturing en een straf



Mazda 2 1.5 90 pk GT-M

afgeveerde ophanging. Toch is het rijgedrag van de Mazda2 bovengemiddeld sportief. Zonder daarbij oncomfortabel te zijn. Op bochtige bergweggetjes zorgen de directe besturing en de ver liggende grens - van onder- of zelfs overstuur - voor een gemakkelijke rit. Zelfs als voor het gevoel iets te snel een bocht wordt ingestuurd, blijft de auto mooi in balans en gaat hij zonder morren de hoek om. Van overhellen is geen sprake. Toch is hij niet te hard afgeveerd. Oneffenheden in de weg voel je wel, maar niet overmatig. Daarbij worden deze goed verwerkt door de demping. In de dikste uitvoering is de Mazda2 voorzien van allerlei veiligheidsverhogende systemen. Lane departure warning, blind spot recognition en een automatisch remmende auto onder de 30 kilometer per uur zijn standaard als het 'Driver Pack' wordt besteld bij de GT-M. Helaas staan deze systemen automatisch aan als je de auto start. Vooral de lane departure warning werkt wat onregelmatig. Soms herkent hij de belijning wel en klinkt er een harde brom over de speakers als je deze te dicht benadert zonder richting aan te geven, maar op andere momenten kun je 'ongestraft' over de streep rijden.



Right sizing



Downsizing is en blijft de trend in autoland. Niemand kijkt nog raar op van een geblazen motor met een kleine inhoud. Bij Mazda gaan ze hier volledig tegenin. 'Right sizing' is de term die hier volgens de Japanners bij hoort. Dit vertaalt zich in de motorenkeuze: vier 1.5-liter-punt-vijfjes, waarvan drie benzinemotoren en 1 diesel. De benzinemotor is verkrijgbaar in drie vermogensvarianten. De basismotor levert 75 pk en de sterkste levert liefst 115 pk. Gulden middenweg is de 90 paarden leverende versie. Voor Nederland is de laatste de meest voor de hand liggende keuze. Ben je een turboblokje gewend, dan moet je je schakelmomenten aanpassen. In het heuvelachtige landschap waarin wij reden, moesten we regelmatig een versnelling terugschakelen om de snelheid er in te houden. Schakelen gaat met het voor Mazda typische korte pookje. De schakelwegen zijn kort en de versnellingen zijn strak en met veel gevoel in te leggen. Dat er wat meer geschakeld moet worden om gang te maken, is door deze versnellingsbak zeker geen straf. Toch gaat het toeren maken niet ten koste van het verbruik. Heuvel op, heuvel af, 120 kilometer per uur op de snelweg: het zou normaliter niet het recept zijn voor een laag testverbruik. Een blik op de verbruiksmeter was daarom een verrassing. Volgens de boordcomputer haalden we op een route van zo'n 150 kilometer een gemiddeld verbruik van 6 liter per 100 kilometer. In het vlakke wegennet in Nederland moet dat nog wat zuiniger kunnen, zeker als je er wat meer moeite voor doet dan wij deden. Trek je wat verder door in de versnellingen, dan hoor je de vier cilinders onder de motorkap wel brommen, maar het klinkt niet onaardig. Op cruisesnelheid is de Mazda2 plezierig stil. Enkel wind- en bandengeruis dringen door in het passagierscompartiment.



Opgeteld de beste

In de persconferentie viel ons op dat er eens niet beweerd werd dat de auto een nieuwe benchmark is op allerlei vlakken. In het interieur - zeker op de achterbank - is de ruimte gemiddeld. Toch biedt de Mazda2 een combinatie van goede eigenschappen die bij veel concurrenten niet te vinden is. Dat het design belangrijk was bij de ontwikkeling is duidelijk merkbaar. In welke kleur je de auto ook bestelt, het is altijd een kek karretje en - hoewel het natuurlijk relatief is - misschien wel de mooiste in z'n klasse. Ook op motorisch gebied durft Mazda een andere weg in te slaan. Als je het niet erg vindt om wat vaker de versnellingspook ter hand te nemen, is de anderhalve liter grote benzinemotor een fijne metgezel. Daarbij is eenvoudig zuinig te rijden, zonder in te boeten op een rappe rijstijl. Het unieke selling point van de Mazda2 is zijn rijgedrag. Sturen gaat met een hoop gevoel en het onderstel is een perfecte balans tussen sportiviteit en comfort. Voor 14.490 ben je eigenaar van de instapper, maar door de beperkte meerprijs van de luxere en sterkere 90 pk-variant, is dat de versie die je wilt hebben. Wil je alle luxe en veiligheidssystemen, dan zul je de GT-M moeten bestellen met daarbij het Driver Pack. Enige optie - buiten de lak - is dan nog de witlederen



Mazda 2 1.5 90 pk GT-M

bekleding. Voor de particulier ben je dan voor 20.490 euro klaar. De leaserijder kan kiezen voor een speciaal op die markt gerichte versie: de Skylease GT. Deze heeft alle opties - behalve metallic lak - en kost 18.990 euro, met de 90 pk sterke benzinemotor. Met die motorisering is de auto tevens goed voor 20% bijtelling. De nieuwe Mazda2 is op geen Ã©n vlak de allerbeste in zijn klasse, maar gemiddeld durven wij wel aan dat de auto beter scoort dan zijn concurrenten. De ervaring van Mazda met kleine Ã©n sportieve auto's komt in de nieuwe generatie Mazda2 tot uiting. Dat hij zeker nog succesvoller wordt dan zijn voorgangers, is ons inziens niet meer dan logisch.

Plus

- + Erg goede rijeigenschappen
- + Luxueus aan te kleden voor een schappelijk bedrag
- + Fraai design

Min

- Harde bovenkant dashboard
- Motorkarakter behoeft veel schakelen
- Krappe ruimte op de achterbank