



Martijn Verhoef

Mee in de trend

Je zou het misschien niet verwachten, na het introductiegeweld van de nieuwe 3 en CX-30, maar de Mazda 2 is na al die jaren nog steeds een top drie speler voor het Japanse merk in Nederland. Europees gezien is het model goed voor veertien procent van de verkopen van Mazda.

Logisch dus dat het merk er alles aan doet om dat zo te houden en flink investeert in de relevantie van de 2. Als we kennismaken met de vernieuwde hatchback zien we dat niet direct aan het uiterlijk. Maar daarom kijken we niet alleen naar de auto, we nemen hem mee voor de eerste testkilometers op de kustwegen rond Athene.



Nog steeds gutig

Zoals gezegd zijn de uiterlijke veranderingen van de 2 niet revolutionair. Zoals we dat meestal zien bij een facelift van Mazda ontdek je na aandachtiger kijken toch behoorlijke wijzigingen. Zo zien we extra aangebrachte chromen sierdelen die de randen van de voor- en achterbumper markeren. De neus zelf is ook iets rechtgetrokken en loopt zo meer in lijn met die van de Mazda 6. De vleugelgrille is breder gemaakt en dat maakt de neus minder gedrongen. Bovendien is het front voorzien van nieuwe koplampen, die tegenwoordig standaard ledverlichting bieden.

Optioneel kun je de Mazda zelfs voorzien van adaptieve lampen, die in meerdere blokken een grootlichtbundel geven. Een unicum in dit segment, want naast de Opel Corsa is er geen concurrent die deze toepassing biedt.

De kleinste Mazda is tevens voorzien van nieuwe wielen, die in 15 of 16 inch zijn te verkrijgen. De geteste Luxury biedt standaard de grootste maat wielen en die multispaaks exemplaren staan de auto goed. Ze lijken zelfs een maatje groter door wat optisch bedrog. Aan de achterzijde vinden we de nieuw ontworpen achterlichten, die



Mazda 2 1.5 Skyactiv-G 90 Luxury

ook gedeeltelijk gebruikmaken van led-techniek. Het ietwat bolle voorkomen van zijn voorganger is nog steeds aanwezig, wat maakt dat de auto bovenal guldig is om te zien. Maar daarmee komt hij wel minder volwassen over dan concurrenten als de Volkswagen Polo en Renault Clio.



Bijdetijds

Ook vanbinnen weet Mazda de wijzigingen bijna ongemerkt door te voeren. De kleurstelling is fraai in blauw of bruin met zwart en daarmee is het interieur serieuzer van aard dan het exterieur doet vermoeden. Verder is de belangrijkste wijziging dat er nieuwe stoelen in de auto zijn geplaatst. De rugleuning grijpt je echt vast, wat goed van pas komt op de bochtige testwegen. Wel valt op dat de stoelleuning vrij krap toeloopt, wat betekent dat de bredere automobilisten wellicht iets minder prettig zitten. Des te meer reden om uitgebreid te gaan proefzitten. Opvallend is ook dat een armsteun in elke uitvoering ontbreekt.

Wat in het voordeel van de Mazda spreekt, is dat je het stuur en de stoel uitgebreid kunt



verstellen. De Japanners pakken het binnenste van de in 2014 geïntroduceerde hatchback verder niet rigoureus aan en dat is een compliment voor het origineel. Want zowel op het gebied van materiaalgebruik als ontwerp komt de auto nergens verouderd over en weet de Mazda 2 nog steeds een fraai afgewerkt interieur te bieden. Door het toepassen van extra geluidsisolatie blijft het voortaan ook nog eens een stuk stiller aan boord.



Niet voor de ruimte

De auto is voorzien van een geüpdatet multimediastelsel, dat inmiddels overweg kan met Android Auto en Apple Carplay. Het stelsel blinkt verder niet uit in een snelle respons op de aanraakcommando's - tijdens het rijden is het bedienen van het touchscreen zelfs helemaal niet mogelijk. Gelukkig vind je nog steeds een controller tussen de voorstoelen waarmee je gemakkelijk door de menu's kunt bladeren. In de praktijk werkt dat veel fijner dan het touchscreen. Bovenop het dashboard vind je een head-up display, mits je het i-Activsense pakket hebt aangevinkt of voor de meest luxe Signature uitvoering hebt gekozen.



Al bij de eerste kennismaking viel ons op dat de Mazda 2 zich niet tot de ruimste auto's in zijn segment mag rekenen. Inmiddels zijn er nieuwere -en daarmee vaak grotere- concurrenten bijgekomen en verdwijnt de 2 steeds meer naar de achterhoede. Tenminste, als het om ruimteaanbod gaat. Voorin zit je prinsheerlijk, maar op de achterbank weet de auto geen overtuigende hoeveelheid hoofd- en beenruimte te bieden. De kofferbak is met 280 liter inhoud wel ruim voldoende te noemen. Voor meer ruimte in een B-segment Mazda ben je overduidelijk aangewezen op de CX-3.



Mild Hybrid biedt uitkomst

Belangrijk nieuws na de modelwijziging is onder de motorkap te vinden. Daar is nog steeds de 1.5 Skyactiv-G benzinemotor geplaatst, maar deze wordt geholpen door het Mazda M Hybrid System, dat een geïntegreerde startdynamo biedt met een opslagaccu. De elektriciteit draagt bij aan een snelle start en ondersteunt bij tussensprintjes, maar de teruggewonnen energie bij remmen en uitrollen wordt ook opgeslagen, zodat er minder brandstof nodig is. De techniek kennen we onder andere



Mazda 2 1.5 Skyactiv-G 90 Luxury

uit de Mazda 3, maar ook in de kleinste telg van de familie werkt het systeem erg fijn. Je merkt dat het overschakelen soepeler verloopt, doordat de motor nog eerder oppakt met behulp van de opgeslagen stroom uit de condensator.

Los van de stroomhulp is het goed om te vermelden dat de Mazda 2 nu standaard is geleverd met een zesbak, die zeer prettig in de omgang is. Je tikt de pook gemakkelijk en met korte slagen door de verzetten. We rijden in de atmosferische benzinemotor met 90 pk en die motor bevalt ons goed, mits je hem wat hoger in de toeren houdt. Omdat de afgifte van het vermogen zo geleidelijk verloopt, heb je onderin het toerenbereik nog wel eens het idee dat er niet veel gebeurt. Maar eenmaal op gang, weet de 2 ook echt niet van ophouden. Daar waar een klein turboblokje het al voor gezien houdt, blijft de 1.5 Skyactiv-G lekker doorblazen. Op de binnenwegen rond Athene weten we bovendien een alleszins redelijke 5,7 liter op de 100 kilometer te noteren op de boordcomputer. Het helpt ook mee dat de Mazda nog steeds één van de lekkerst sturende auto's in zijn klasse is. De respons is direct en natuurlijk, zonder dat het onrustig sportief aanvoelt. Het onderstel is daarop aangepast en weet hetzelfde gevoel af te geven. Bochten zijn geen enkel probleem, maar je wordt niet uit je stoel getrild bij de eerste de beste oneffenheid.



Sympathiekeling

Met de modelwijziging trekt Mazda de namen van de uitvoeringen ook gelijk met het rest van het gamma. De standaarduitvoering heeft niet eens een naam, maar biedt je wel volledige ledverlichting, elektrisch verstelbare buitenspiegels en een usb-aansluiting. Voor airco betaal je 750 euro extra, wat maakt dat de instapper met airconditioning en 75 pk voor 18.240 euro de showroom verlaat. De 90 pk versie komt minimaal in de uitvoering Comfort en biedt dan al airco en cruise control voor 18.690 euro.

Het kan natuurlijk altijd luxer, met de geteste Luxury-uitvoering bijvoorbeeld. Niet alleen krijg je dan stoel- en stuurverwarming en een zelfdimmende binnenspiegel, het geeft je ook de mogelijkheid om het i-Activsense veiligheidspakket af te nemen. Actieve cruise control, dodehoekhulp en de adaptieve led-koplampen met de uitgebreide grootlichtassistent zijn dan aanwezig. Op de testauto is dit pakket aanwezig en ook de navigatie (500 euro) is geplaatst. Het maakt dat de totale consumentenprijs op 23.490 euro uitkomt, maar dan heb je niets meer te wensen over.



Of de aanpassingen die Mazda heeft doorgevoerd voldoende zijn om een relevante speler te blijven in het B-segment, moet blijken. Je koopt/leaset de auto in ieder geval niet voor zijn ruimte, dat moge duidelijk zijn. Maar met zijn verdiensten op het gebied van veiligheid, efficiëntie, rijgedrag en luxe afwerking weet de Mazda 2 wederom veel sympathie te verwerven.

Plus

- + Mild Hybrid-techniek voor zuinig resultaat
- + Nog steeds een fraai interieur
- + Up-to-date qua veiligheidsuitrusting...

Min

- ...alleen op duurdere uitvoeringen te verkrijgen
- Achterin nog steeds krap
- Geen armsteun