



Martijn Verhoef
21 maart 2024

Wanneer verstand wint

Autofabrikanten hebben weleens makkelijkere tijden gekend. In Europa komt een verkoopverbod op brandstofauto's steeds dichterbij en op weg daarnaartoe worden de overheidsregels steeds strenger. Een voorbeeld daarvan zijn de emissiebeperkingen, waardoor alle verkochte auto's van een merk gemiddeld gezien niet té vervuilend mogen zijn. Kom je als producent boven een bepaalde grens, dan zijn boetes van de Europese Commissie niet te ontlopen. Automerken met veel verkochte EV's lopen geen risico, maar een merk als Mazda, dat het vooral moet hebben van haar SUV's, krijgt het benauwder.

Dat kun je natuurlijk oplossen door een geheel nieuw model met weinig uitstoot uit te brengen, maar voor een relatief kleine autofabrikant als Mazda is het heel duur om dat alleen voor Europa te doen.

Dus ging het merk shoppen bij een ander Japans merk en werd ervoor gekozen om de Yaris om te toveren tot Mazda2 Hybrid. Niet spannend, wel verstandig. Is het gelukt om er iets eigens van te maken en waarom zou je deze verkiezen boven het origineel? Wij



zoeken het uit in deze autotest.



Het zit 'm in de neus

Je kunt de beslissers van Mazda misschien betichten van een niet zo spannende keuze, maar heel gek is het in een sterk veranderende automarkt niet dat je nagenoeg dezelfde auto's met verschillende merklogo's terugziet. Zo rijdt er een Renault Clio als Mitsubishi rond en Suzuki heeft eigen versies van de Corolla en RAV4 in de showroom staan. Zo op het oog hebben de ontwerpers van Mazda in ieder geval een eigen sausje over de Yaris willen gieten, wat je vooral aan de neus terugziet.

Er is een eigen invulling aan gegeven door de grille en luchtroosters anders te vormen en ook het bumperwerk met de ingelegde mistlampen is afwijkend. Van de zijkant zie je alleen aan de naafdoppen dat het een Mazda2 Hybrid betreft, enige gelijkenis met de Mazda2 (die gewoon leverbaar blijft) is ver te zoeken. Aan de achterzijde zie je dezelfde lichtunits als van de Toyota, maar er is geen zwart paneel dat de lampen met elkaar verbindt. Dat is direct ook het enige verschil met de Yaris, want bumperwerk en



lijnspeel zijn volledig identiek.



Vloek en zegen

Er is geen heel epistel nodig om het exterieur van de Mazda2 Hybrid te omschrijven en over het interieur kunnen we mogelijk nog korter zijn. Er waren best wat plannen om iets meer onderscheid aan te brengen in de Mazda, maar dat brengt de nodige kosten met zich mee. Niet handig en al helemaal niet in het B-segment waar de marges laag liggen en de concurrentie moordend is. Dus werd besloten om het te laten voor wat het is, zodat je de voor- en nadelen van het interieur gerust ook even in deze test terug kunt lezen. De Mazda profiteert gelukkig wel direct van de modelwijziging die Toyota onlangs doorvoerde, zodat we een digitale cockpit en een nieuw infotainmentsysteem terugzien.

De zithouding achter het stuur is niet zoals in de eigen Mazda2, waar de pedalen hoger geplaatst zijn en je iets dichterbij het stuur moet zitten voor een goede rijpositie. In de Hybrid is die positie afstandelijker, maar daardoor ook iets relaxter. Het blijft een kleine



Mazda 2 Hybrid 1.5L VVT-I 116 Homura

cabine, die desondanks best wat ruimte aan de inzittenden voorin biedt. Achterin is het, net als in de 'gewone' Mazda2 niet ruim en voel je je een tikje ingesloten. Een extra ruimtelijk gevoel krijg je door het grote panoramadak te kiezen, maar dan moet je wel de duurste uitvoering selecteren.

Je bent gebonden aan de menustructuren van Toyota en dat is zowel een vloek als een zegen. Nadeel vinden we het uitschakelen van de verplichte hulpsystemen, zoals de snelheidswaarschuwing. Die zit verstopt in het menu tussen de tellers en heeft ook nog eens een niet te herleiden naam RSA, zodat je als leek een tijdje aan het zoeken bent. Maar er zijn ook voordelen, want het touchscreen reageert heel snel en bovendien beschik je standaard al over Apple Carplay en Android Auto. De tijd dat je een 1-DIN radio met afneembaar frontje los bij moest bestellen ligt al even achter ons, maar toch vinden we dit multimediasysteem als standaard opvallend compleet. Er zijn namelijk nog steeds veel automerken waar je flink moet bijbetalen voor deze functies. Het kan natuurlijk nog luxer, met het grotere scherm en ingebouwde navigatie. Naast de betere afleesbaarheid vinden we de fysieke draaiknop voor het volume bij dat systeem een groot voordeel. Maar net als bij het glazen dak geldt: alleen inbegrepen bij de duurste Homura Plus uitvoering.



Geen motorkeuze

Mazda gaat er natuurlijk prat op om meeslepend rijgedrag en dynamiek te bieden bij al haar modellen. De Hybrid is in dat opzicht een vreemde eend in de bijt, met zijn lichtere besturing en meer relaxte bestuurderspositie. Toch weet de auto op eigen wijze nog flink wat rijplezier te bieden en daar draagt de aandrijflijn zeker aan bij. Je kunt alleen opteren voor de 115 pk sterke 1.5L, waar de Yaris met een iets opgevoerde elektromotor maximaal 130 pk biedt. Je mist het verschil in vermogen alleen op de snelweg, in stadsverkeer ontpopt de auto zich als een handzaam en vlot wagentje.

De hybridetechniek geeft direct een boost bij het intrappen van het gaspedaal en door de niet overschakelende CVT versnel je zonder schokken of aarzelingen. Het gaat wel gepaard met luider wordende motorgeluiden, maar wij vinden die roffelende driebcilinder best lekker klinken.



Voordeel van hybride

Wat beide Mazda2's gemeen hebben, is een geraffineerd onderstel. Oncomfortabel wordt het eigenlijk nergens, terwijl je best goed doorhebt wat er onder je gebeurt. En het grootste voordeel van de hybride aandrijflijn ontdek je wanneer de verbruiksgegevens op het instrumentarium worden getoverd. De motoren van Mazda zelf blijken in de praktijk al heel dicht bij de fabriekscijfers te liggen, maar de hybride 2 laat zien dat je met een beetje beleid daar nog onder kunt duiken. Het ligt uiteraard heel erg aan de omstandigheden, maar na een gevarieerde route komen we uit op 3,6 liter per 100 kilometer. Een tweede testrit met meer snelwegkilometers geeft nog steeds een resultaat van meer dan 1 op 20, wat gewoonweg zeer netjes te noemen is.



Blijf eigenzinnig

De goede en slechte punten van de Toyota gaan dus net zo goed op voor de Mazda, maar waarom zou je dan het origineel laten staan? Bijvoorbeeld als je al een Mazda rijdt, een fijne garage hebt en de Mazda2 Hybrid met zijn goede verbruik en standaard automatisch een geschikte opvolger of tweede auto vindt. Of je vindt het neusje gewoon mooier.

De prijs van de 2 Hybrid ligt ongeacht welke uitrusting je kiest wel hoger dan bij de Toyota, maar voor de veelrijder is het een voordeel dat de interval voor onderhoud bij 20.000 km ligt, tegenover 15.000 km bij Toyota. Overigens geeft Toyota op dezelfde techniek liefst vier jaar extra garantie, al is de zes jaar van Mazda ook niet slecht en het totaalkilometrage voor de garantie van 150.000 km is bij beide fabrikanten hetzelfde.

De uitvoering van onze keuze is de Prime-Line van 26.790 euro. Je hebt dan al het multimediasysteem met Carplay en achteruitrijcamera, adaptieve cruise control en automatische airconditioning met twee zones. Nadeel is dat de auto dan op wioldoppen staat, er halogeenpitjes in de koplampen zitten en je als achterpassagier de



Mazda 2 Hybrid 1.5L VVT-I 116 Homura

ramen met draaibewegingen moet bedienen. De wens voor meer luxe heeft zijn gevolgen, want lichtmetalen wielen, LED-koplampen en keyless entry drijven de prijs op tot ver over de 30 mille. Die extra's kosten bij Toyota minder, maar het ontloopt elkaar niet veel. De 130 pk versie komt er overigens niet bij Mazda, dus daarvoor moet je in ieder geval bij Toyota zijn.

We snappen de keuze van Mazda om op relatief eenvoudige wijze een volledig hybride Mazda2 te bieden, naast de mild hybride versie die het merk al in het gamma had. De totale uitstootcijfers brengen de Japanners ermee omlaag en bovendien ontbrak dit type aandrijflijn in de Mazda-showroom. Het is goed om in het voor Europa belangrijke B-segment de keuze te bieden, al hopen we echt dat het merk in hogere segmenten lekker eigenzinnig blijft en hier geen gewoonte van maakt.

Plus

- + Beproefde hybridetechniek
- + Goede (veiligheids)uitrusting
- + Welkome aanvulling in Mazda-gamma

Min

- Niet echt creatief
- Prijs loopt snel op