Arno Lommers
12 mei 2006

Intro

Mazda heeft zijn kleinste model opgefrist zodat er wat meer overeenstemming is met de overige modellen van het Japanse merk. Al sinds zijn introductie in mei 2003 is de Mazda2 geen verkooptopper en de kans is erg groot dat de facelift daar weinig verandering in zal brengen. Concurrenten van Europese merken als de Ford Fusion en vooral de Opel Meriva vliegen als zoetere broodjes over de toonbank. In deze test wordt bekeken of het logisch is dat de Mazda2 minder wordt verkocht of dat klanten die winkelen in de klasse van de compacte midi-MPV een serieuze kandidaat links laten liggen.

Onderwerp van deze test is de Mazda2 met 1.4-liter motor in PremiÃ¨re-uitvoering. Dit introductiepakket kost geen cent meer ten opzichte van de Touring en bevat een aantal

heel aardige opties.

Het exterieur

Vooral van buiten valt op dat Mazda de 2 wat leuker heeft gemaakt. Vooral de nieuwe, heldere projectorkoplampen en achterlichten vallen op. De lichtunits geven de auto een volwassen gezicht. De grille is net als op alle andere Mazdaâ€™s vijfhoekig vormgegeven, aan de bovenkant voorzien van een chromen strip en onderin de voorbumper zijn de luchtgaten en mistlampen scherper getekend. Al met al een geslaagd neusje.

Aan de zijkant oogt de Mazda2 wat anoniem. Heel voorspelbare lijnen en een smal

langwerpig derde zijruitje geven hem geen sportieve look, maar daar zijn de klanten in deze klasse waarschijnlijk ook niet naar opzoek. De stootstrips, spiegels en handgrepen zijn meegespoten in het Breeze metallic van de testauto en alleen de echte kenners zullen ontdekken dat de C-stijl nu bij elke uitvoering zwart is. Op het kentekenbewijs staat de auto genoteerd als beige. Eerlijk gezegd komt naar mijn mening groen eerder in de buurt. In de folder lijkt de kleur inderdaad beige, maar de drukinkt vertekend altijd, zodat daar niet aan vastgehouden kan worden. Wellicht dat de mensen van de RDW de folder ter hand hebben genomen in plaats van naar de auto te kijken. Opel gebruikt ook de kleur Breeze, maar bij dat merk is het meer blauw.

Net als de zijkant is ook de achterkant erg gewoontjes gevormd. De nieuwe lichtunits met zilveren accenten en de reflectoren onder in de bumper geven overigens wel een leuk accent aan de kont. De kentekenplaat is laag in de achterklep gemonteerd en daardoor is ook de handgreep op de klep te openen laag geplaatst. De lichtmetalen wielen zijn onderdeel van het PremiÃ¨re-pakket en zijn uitgevoerd in de maat 195/45 R16. Behoorlijk lage banden dus, wat dat met het weggedrag doet zal later aan bod komen. Ook een in kleur gespoten grille en zwarte B-stijl covers horen bij het tijdelijk gratis pakket.

Het interieur

De Mazda2 is de enige Mazda die in Europa wordt geproduceerd en wel in de Ford-fabriek in Valencia, Spanje. Mazda is tenslotte onderdeel van het Ford-concern. In het interieur zijn om deze reden dan ook wat Ford-onderdelen te vinden. De pedaalrubbers, de handgreep aan de binnenkant van de achterklep en zelfs de lay-out van het instructieboekje is typisch Ford.
De afwerking van het dashboard, maar ook dat van de overige delen in het interieur zijn eerlijk gezegd nÃ©t niet van het Japanse Mazda-niveau. Een gevolg van de productie in Valencia? De stoelbouten zijn wat minder goed weggewerkt, de gordelhouders van de achterbank verdwijnen onder de zitting als je die weer terugklapt en onder de voorruit is een randje isolatiemateriaal zichtbaar. Verder zijn de materialen waaruit het

dashboard is opgetrokken overigens wel van voldoende kwaliteit en voelen netjes aan. Ook op de middenconsole zijn geen onnodig brede naden zichtbaar en alle knopjes voelen stevig genoeg aan.

Met de ergonomie is het prima gesteld in de Mazda2. Het enige verstopte knopje is dat van de koplamphoogteverstelling, maar die gebruik je toch weinig dus dat is geen ramp. De spiegel- en zijruitbediening zitten in het portier, de hendels aan de stuurkolom zijn logisch ingedeeld en op de middenconsole laat de aircobediening niets te wensen over. Op de linkerspaak van het lekker stevig beetpakkende en met leer beklede stuur is de bediening van de standaard radio geplaatst, erg handig. Een cd-unit is als accessoire leverbaar, minidisk is eveneens mogelijk.
Opbergruimte in overvloed, dat heeft Mazda goed aangepakt. Ruime portiervakken, twee grote bekerhouders voor de pook en een vierkant vak met klep op het dash geven ruim voldoende opbergmogelijkheden. Boven het dashboardkastje is een open gleuf gecreÃ«erd waar ook nog wat klein grut in gelegd kan worden en naast het onderkomen voor onderhoudsboekje en dergelijke zit nog een klein klepje voor bijvoorbeeld een klokhuis van een appel of een bananenschil, hÃ©Ã©l handigâ€¦ Het bakje is uitneembaar en kan thuis worden omgewassen in de afwasmachine, hoe bedoel je innovatief!

De Mazda2 is een zeer ruime compacte midi-mpv, vooral de ruimte op de achterbank is royaal. Achterpassagiers kunnen hun benen kwijt zonder tegen de rugleuning van de voorstoelen te stoten, hun hoofd zal niet de hemelbekleding toucheren en de voeten kunnen onder de voorstoelen geschoven worden. De bagageruimte is in standaardopstelling groot genoeg voor een aantal boodschappentassen. De bagage wordt voor blikken van buiten beschermd door een rolhoes die heel simpel in en uit te nemen is. Om de stouwruimte te vergroten kan de achterbank omgeklapt worden of zelfs de leuning van de passagiersstoel plat gelegd worden. Voor een volledig vlakke laadvloer moet eerste de gedeelde zitting van de achterbank omhoog waarna de leuningen omlaag kunnen. Door deze nog een extra zetje na te geven ontstaat de gewenste vlakke vloer. Alleen bij het terugklappen is het een trek- en duwwerk om dat â€œzetje naâ€• weer ongedaan te maken, een extra hendel was handig geweest.

Het rijden

Voor een comfortabele rit is het nodig een goede zitpositie te kunnen creÃ«ren. In de Mazda2 gaat dat slechts gedeeltelijk. Goed gevonden is dat de rugleuning traploos verstelbaar is, maar het stuur is niet in lengte te verstellen en de hoogte verstelling van de bestuurdersstoel heeft alleen invloed op de hoek van de zitting waardoor er een spleet tussen leuning en zitting ontstaat. Ook zijn de zittingen te kort om een goede steun aan de bovenbenen van langere Europeanen te geven. Wel voor elkaar is de zijdelingse steun van de stoelen, in lange en scherpe bochten rol je niet gauw de stoel uit en wat hardheid betreft eveneens geen klachten. De hoofdsteunen zijn onvoldoende instelbaar wat voor de veiligheid van de voorpassagiers consequenties kan hebben.

Bij het PremiÃ¨re-pakket van de vernieuwde Mazda2 horen 195/45 R16-banden, voor een auto met een lengte van 3,93 meter vrij brede loopvlakken en lage wangen.
Dat dit gevolgen heeft voor het veercomfort en de stabiliteit wordt duidelijk als we op weg gaan. Nadelig is dat korte oneffenheden behoorlijk stoterig worden doorgegeven en sporen in het wegdek nerveus gevolgd worden door de voorwielen. Daarentegen is het bochtgedrag erg fijn en de besturing heel direct. Lange doordraaiers op de snelweg kunnen met een hogere snelheid dan verwacht gerond worden en in de stad kan de Mazda2 overal precies geplaatst worden zoals de bestuurder dat in gedachte heeft, de besturing werkt zelfs een beetje zwaar. Van overhellen is nauwelijks sprake en het weggedrag is verregaand neutraal. Voor de doelgroep van deze auto zijn waarschijnlijk echter de standaard 14-inch banden een betere optie omdat deze door hun hogere wangen meer veercomfort zullen bieden.

Schakelen gaat van een leien dakje, de pook is goed geplaatst en laat zich soepel en zonder haken verzetten. Koppelen gaat heel vanzelfsprekend, het aangrijppunt is goed traceerbaar zodat er zonder gehik weggereden kan worden.
De motor, een 1.4-liter zestienklepper die maximaal 80 pk en 126 Nm op de straat zet is duidelijk een toerenmachine. Pas boven de 3.500 toeren krijgt hij er zin in, daaronder gebeurt er niet veel en voelt hij een beetje sloom aan. Bij accelereren stijgt het geluidsniveau, maar het geluid van de motor is niet irriterend, op constante snelheden, ook boven die bewuste 3.500 tpm is het afrolgeluid van de brede banden meer te horen dan de motor. Een fijn ding dus die 1.4, maar om lekker vooruit te komen zijn toeren nodig.

Slot

In het segment van de compacte midi-mpv is de Mazda2 een goede optie. Het weggedrag is veilig, de prestaties in orde en de geboden ruimte is van hoog niveau, zeker de beenruimte achterin. Dat het uiterlijk een wat anonieme uitstraling heeft, ondanks de vernieuwingen die horen bij de facelift, zal de kopers van dit soort autoâ€™s waarschijnlijk koud laten, ook al zijn er verschillende accessoires als een dakspoiler en chromen spiegelkappen leverbaar.

Voor een prijs van â‚¬ 17.295 is de Mazda2 PremiÃ¨re rijk uitgerust. Airco, mistlampen, vier elektrische ramen, lichtmetalen wielen en zij- en gordijnairbags horen er allemaal bij. Alleen een boordcomputer en cruise control zijn de grote afwezigen.

Concurrenten als de Opel Meriva (vanaf 17.425) en de Ford Fusion (vanaf 14.995) bieden de uitgebreide uitrusting van de Mazda2 vaak alleen als optie aan. Maar vlak ook de Renault Modus en de nieuwe Nissan Note niet uit, zij hebben een wat vrolijker uiterlijk voor dezelfde prijs. Al met al veel keuze dus in deze klasse van de automarkt, en voor Mazda is het te hopen dat de 2 nu meer kopers aan zich kan binden.

Plus

+ Directe besturing
+ Ruimte
+ Uitrusting

Min

- Stoterig met 16-inch banden
- Geen boordcomputer
- Anoniem uiterlijk