

## Dieter Rolfes - **MAZDA 2-handicap**

Leichtgewicht, sicher, handlich und umweltfreundlich

Mazda2 als einfaches und preiswertes Handicapmobil

Leverkusen.- Der Spruch „a star was born“ passt endlich mal wieder zu einem Automobil. Der japanische Audi, wie Mazda gern genannt wird, schwimmt mit seinem neuen Mazda 2 gegen den herrschenden Trend nach immer größeren und schwereren Fahrzeugen. Kompakt und komplett eingerichtet, federleicht (nur 900 kg schwer), mit ansprechendem Design versehen, hoher Sicherheit und fingerleichtem Handling bestückt, läutet der kleine flinke Japaner eine neue Ära ein: Geringer Verbrauch, nur 129 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, echte Mazda-Triebwerke (zunächst 1,3 und 1,5 Liter Benziner), ein unvorstellbar leichtes Handling, eine sehr gute Übersichtlichkeit und extrem viel Fahrspaß zeichnen den neuen Mazda 2 aus, den es bereits ab 11950 € gibt.

Allein sein Leichtgewicht, sein mustergültiges Lenk- und Fahrverhalten und natürlich sein Preis machen ihn zu einem nicht uninteressanten Mobil für gehandicapte Menschen. Als Viertürer – und aktuell auch als Zweitürer – gibt es trotz aller Kompaktheit genügend Platz, um einen Rolli oder Utensilien des täglichen Handicap-Bedarfs unterzubringen. Wenn es sein muss kann auch „ohne große Schwierigkeiten“ (Auto-Technik-Fellenberg) eine Schiebetür eingesetzt werden. Mazda selbst gibt nach wie vor bis zu 18 Prozent bei Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung (Behindertenausweis o.ä.) als Firmenrabatt.

Der kompakte Fünftürer (40 Millimeter kürzer und 100 kg leichter als sein Vorgänger) hat durch seine überarbeiteten Motoren (optimierte Reibung) und sein Leichtgewicht, seinen Normverbrauch von nur 5,4 Litern Super (im Langstreckentest bis zu 6,8 Litern, auf Landstrassentour nur 4,6 Liter) keinerlei Einbußen bezüglich Komfort oder Fahrverhalten. Dadurch, dass der Radstand mit 2,49 m beim nur 3,85 m langen (und 1,69 m breiten) Mazda 2 fast identisch wie beim Vorgänger geblieben ist, aber auch durch eine gelungene Abstimmung zwischen Vorder- und Hinterachse (vorne McPherson-Federbeine, hinten Verbundlenkerachse) und nicht zuletzt durch gute Sitze gewinnt der Mazda 2 nach Meinung von Experten sogar noch. Besonders auch dadurch, dass die Benziner serienmäßig über eine dynamisches Stabilitätskontrolle (DSC) verfügen, was bei kaum einem seiner Mitbewerber bisher üblich ist. Ebenso wie ABS, Bremsassistent, Front- und Seitenairbags, Kopf- und Schulterairbags vorne und hinten.

Seine sportlich-dynamische Form mit der Silhouette einer geduckten und sprungbereiten Wildkatze bringt neue Emotionen ins Spiel. Junge und junggebliebene Leute soll der Mazda 2 ansprechen.

Wetten, dass auch bald ältere Herrschaften Freude am kleinen japanischen Freund mit seinen vier Türen und dem mit 250 Litern ausreichenden Kofferraum haben werden? Weil er preisgünstig, schnell und in der Unterhaltung günstig ist. Weil seine Übersichtlichkeit und sein Weitere angenehme Attribute bringt der jetzt wieder in Japan für den Weltmarkt gebaute Mazda2 neben seinem absoluten Leichtgewicht, seinen sparsamen und dennoch flotten Maschinen, seinen jugendlichen Innenraum und seine ins Auge fallenden Form noch mit sich, um nur einige zu nennen. Da muss die Laufruhe der neuen Mazda-Generation erwähnt werden, die in dieser Klasse bisher kaum erreicht wurde. Oder die definierten Lastpfade bei einem Crash: ultra-hochfeste Stähle sorgen trotz der kompakten Bauweise für ein Höchstmass an Sicherheit.

Wer einen braucht, kann sich künftig (Sommer) auch einen Mazda2-Diesel bestellen, der wiederum aus europäischer Produktion kommt. Der 1,4 Liter-Selbstzünder ist noch sparsamer als die beiden Benziner (5,4 Liter kombiniert), man spricht von 4,2 bis 4,5 Litern Diesel.

Unterwegs mit dem neuen Mazda-Wiesel und der 1,3 Liter-Benzinmaschine.

In der so genannten „Impression“-Ausführung. Seine 63 kW (86 PS) beschleunigen den Bonsai in 9,8 Sekunden auf 100 km/h, seine angenehme Reise- und Autobahngeschwindigkeit liegt zwischen 145 und 155 km/h, seine erstaunliche Höchstgeschwindigkeit bei über 175 km/h. Was auffällt und gefällt sind die gute Abstimmung des Fahrwerks, ist die unvorstellbare Frische des kleinen Motors, sind seine guten Bremsen und ist sein Handling einschließlich des Wendekreises von gut 10.0 m. In der Stadt ist der Japan-Mini der Krösus, auf der Autobahn und langen und schnellen Bundesstrassen auch immer vorne dabei, wenn, ja wenn der Fahrer ihn richtig zu genießen versteht. Ansonsten: ein braver und sparsamer Kleiner mit durchdachtem Innenraum (Kofferraum bei umgeklapptem Rücksitz 787 Liter), gelungenem Auftritt - und schon vom Start weg Meister seiner Klasse. Wie sagte der Opa am Rudolfplatz in Köln? „Man müsste noch jet 20 sinn“. DR