

Dieter Rolfes redrolfes@aol.com TuF: 06435/408781

Fachpressedienste „auto+verkehr“ und „handicap-mobility“

Mazda 2 handicap– seit Jahren bester Japaner

Leicht, handlich, sparsam und fünf Sitze

von Dieter Rolfes

Koblenz.- Der Spaßfaktor im neuen Mazda2 hat viele Gründe. Der beste Japaner (J.D. Power-Weltreport 2009) ist durch ultra-hochfeste Stähle sehr leicht (unter 1000 kg), extrem sicher (5 Sterne NCAP-Crashtest), mit seinem neuen 1,6 Liter Commonrail-Diesel (90 PS) und nur 4,2 Litern Diesel-Verbrauch knapp 180 km/h schnell bei einem vorbildlichen CO2-Ausstoß von nur 112 gr/km. Je nach Ausführung, ob Limousine oder Fließheck und Motorisierung liegen die Preise zwischen 16250 und 18350 Euro. Gegenüber seinem Vorgänger ist der Mazda2 nicht etwa größer (wie alle anderen), sondern 40 mm kürzer. Das merkt der Pilot am agilen Handling.

Warum soll ein gehandicapter Mensch –soweit möglich- nicht auch von den Spaßfaktoren des neuen Mazda 2 partizipieren? „Es gibt keinen Grund“, so das Kompetenzzentrum Heidelberg in einem Gespräch mit unserer Redaktion. Im Gegenteil, der kleine

„Freudenspender“ biete dem leichtbehinderten Autofahrer manche Vorteile, wie neben dem Fahrspaß das Finden von Parkplätzen, das extrem leichte Handling – auch sonst gebe es umbauseits keine Nach-, eher Vorteile, hieß es aus Heidelberg. Die Mazda-Händler gewähren übrigens bei Barzahlung und nicht Inzahlungnahme eines anderen Mobils zwischen 15 und 20 Prozent. Ein wenig Verhandlungsgeschick ist schon gefordert.

Spaß vermitteln auch das Design, das Interieur und natürlich das Fahren mit dem neuen Mazda2. In jeder Situation vermittelt der kleine Japaner den Eindruck von Sicherheit und Sportlichkeit. Dann wieder von Sympathie und Bescheidenheit – auch die Einfachheit bei bestem Qualitätsniveau von Materialien und modernster Technik. Immer wieder ein Grund für den seit Jahren ungetrübten Mazda-Erfolg. Eine bilderbunte Autozeitung berichtete unlängst: „Für den Mazda ist immer Platz da!“.

Gekonnte Abstimmungen, raffiniert wirkend, vergrößern optisch den Innenraum mit seinem dunkel gehaltenen Untergrund. Die kreisrunden Instrumente und der in die Mittelkonsole versetzte Schalthebel (Fünfgang) wirken traditionell und zeitgemäß. Durch den langen Radstand (2,49 m, wie früher) konnten die wichtigsten Abmessungen (Kopf-/Beinfreiheit) einen Top-Wert in dieser Fahrzeugklasse (B-Segment) erzielt werden. Also auch für lange Leute kein Problem.

Freude bereitet der Diesel mit seinen 90 PS. Mit seinem maximalen

Drehmoment von 211 Newtonmetern (Nm) packt das moderne Selbstzünder-Triebwerk so kräftig zu, als sei man auf der Flucht: Sicherheitsvorteile an der Ampel und beim Überholen. Durch die elektrische Servolenkung, gute Bremsen (vorne Scheiben, hinten Trommeln) und das für einen Kleinen erstaunlich gut abgestimmte Fahrwerk (McPherson-Federbeine, Verbundlenker-Hinterachse) ist der Mazda2 leicht und zielgenau zu fahren. Verbrauch über Land übrigens nur 3,7 Liter Diesel, vollbepackt (Kofferraum 250 Liter, bei umgelegter Rückbank knapp 800) und mit Dauer-Vollgas waren es schon mal 5,4 Liter. Nichts gegen die Fahrspaß- und die Super-Leistung des flotten Japaners. Auch nach über 1500 km Testfahrt, darunter über 1000 km Autobahn steht fest: Mazda hat durch Konstanz, gute Qualität, frisches Design, stets zeitgemäße und nie übertriebene Anpassung wieder einen Kleinwagen auf die Räder gestellt, der für die nächsten Jahre in seiner Klasse als Trendsetter angesehen werden kann, viel Fahrspaß und Sparsamkeit sowie Sicherheit miteinander verbindet. DR