



Bjorn Blokzijl
6 november 2011

Alternatieve keuze

Als grote autofabrikant doe je tegenwoordig niet meer mee zonder een wegenbelastingvrije auto in het programma. Om een dergelijk model te realiseren worden verschillende keuzes gemaakt: de één kiest voor een kleine diesel, de andere voor een tweecilinder benzine en weer een ander monteert een hybride-aandrijflijn. Mazda heeft de 2 voorzien van een autogasinstallatie, waardoor de conventionele bestaande 1.300cc'er door de minder schadelijke uitstoot van de LPG voldoet aan de eisen voor zowel de vrijstelling van wegenbelasting en 14% bijtelling voor de zakelijke rijder. Is de introductie van de Mazda2 BiFuel een goede of hadden de Japanners beter de ideeën van de concurrentie kunnen overnemen?



Sportief vormgegeven

Mazda introduceerde de huidige Mazda2 in 2007. Al vrij snel merkte Mazda dat het met een vlotgelijnde en goed rijdende auto nog niet direct een verkooptopper in huis had. Vorig jaar werd de B-segmenter daarom licht gefacelift. De geteste BiFuel verschilt qua uiterlijk nauwelijks met de door ons al eerder geteste Mazda2 en de verschillen moeten daarom vooral gezocht worden in het GT-M pakket - met onder andere een spoilerset, andere koplampen en een andere grille - dat als optie op de 1.3 versie van de BiFuels geleverd wordt. Zoals al aangegeven in de eerdere test onderscheidt de auto zich van de concurrentie door een strak sportief design, zonder daarbij te excentriek te zijn. Waar de uitgeklopte, bolle wielkasten de auto een ronde vorm geven, wordt de sportieve inborst getoond door strak gevormde raamlijnen en een opvallend dik aangezette lijn in de onderzijde van de portieren. Door de 15 inch lichtmetalen velgen en de spoilerset - bestaande uit een dakspoiler en zijskirts - ziet de 2 er nog wat



Mazda 2 1.3hp BiFuel GT-M

"dikker" uit dan zijn met minder uitgeruste broeders. Waar normaliter bij inbouw van een LPG-installatie een extra vulopening zichtbaar is in bijvoorbeeld de achterbumper, is dit bij de Mazda uiteraard niet nodig. Achter hetzelfde klepje waar de vulopening voor de benzine zich bevindt, zit een opening naar de gastank. Alvorens er LPG getankt gaat worden, moet er wel een hulpstuk op de opening worden geschroefd.



Ruim voor lijf en leden

Neem je plaats achter het stuurwiel van de Mazda, dan kijk je uit over een fraai vormgegeven dashboard. Ronde vormen komen overal in het interieur terug, zoals bij bijvoorbeeld de ventilatieroosters en het informatieschermpje van het audiosysteem. Qua ergonomie zit het wel snor: alles zit waar je het verwacht en de bediening van de audio op het stuur werkt eenvoudig. Het verschil tussen de BiFuel-versies en de 2's met enkel een benzinetank is in het interieur beperkt. Enkel een simpele knop om de



Mazda 2 1.3hp BiFuel GT-M

gastoevoer te starten of te stoppen en een geïntegreerd metertje in dezelfde knop om de hoeveelheid LPG wat nog rest in de tank af te lezen. Ook is het ruimteaanbod ruim voldoende voor vier personen en hun bagage, met 250 liter ruimte geheel achterin is het niet de grootste in z'n klasse, maar volgt hij de concurrentie op de voet. Omdat de testauto is voorzien van het GT-M pakket, zijn de stoelen wat sportiever gevormd en zijn de voorstoelen voorzien van stoelverwarming. Een rode bies over de - ietwat smalle - stoelen moet het sportieve karakter van de 2 benadrukken. Hoewel het binnenste van de Mazda er, mede door gebruik van zwarte pianolak, aantrekkelijk uitziet, laat de kwaliteit van de gekozen materialen nog te wensen over. Harde kunststoffen overheersen, waardoor af en toe een kraakje te horen is als over een ongeplaveide ondergrond gereden wordt. Door de strakke lijnen en het grote totale glasoppervlak is het overzicht buitengewoon goed. De dode hoeken zijn beperkt en de locatie van de neus en achterzijde is goed in te schatten, wat van pas komt bij het inparkeren.



Sportief rijgedrag

Waar we in de test van de "normale" Mazda2 erg te spreken zijn over de rijeigenschappen, is dit bij de BiFuel niet anders. Er zijn in het B-segment weinig auto's die dusdanig lichtvoetig aanvoelen als deze. Op landweggetjes met veel bochten is de auto helemaal in z'n element, waarbij het met leer bekleed stuurwiel veel gevoel geeft over de auto en de auto strak en vertrouwenswaardig de bocht door laat sturen. Het schakelen gaat tevens met veel gevoel en de pook is op een fijne hoogte geplaatst. Zijn vlotte karakter heeft de geteste 2 mede te danken aan de 84pk sterke motor in het vooronder. Op zowel benzine als LPG heb je het gevoel met een sterkere motorisering onderweg te zijn. Opvallend daarbij is de stilte die heerst in het interieur, ook bij acceleratie of op hogere snelheden is motorgeluid en windgeruis slechts op de achtergrond hoorbaar. Op de snelweg is het directe stuurbedrag niet altijd plezierig, de auto is zijwindgevoelig en heeft in dergelijke situaties stuurcorrecties nodig om in het

juiste spoor te blijven. Hoewel Mazda's kleinste uitnodigt om stevig door te rijden, is het testverbruik binnen de perken gebleven. Op benzine verbruikte de auto 5,7 liter per 100km en op LPG was dit slechts 0,4 liter meer, wat zelfs onder de fabrieksopgave ligt.



Snel terugverdiend

Voor de meerprijs van 1.000 euro - ten opzichte van de benzinegestookte 1.3 met 84 pk - krijg je een LPG-tank, betaal je geen wegenbelasting meer en valt de auto in de 14% bijtellingscategorie. Of deze meerprijs gerechtvaardigd wordt door de besparing op belasting en brandstof, wordt mede bepaald door het aantal kilometers dat met de auto wordt gereden. Met de huidige verschillen tussen benzine en LPG - LPG kost gemiddeld zo'n 90 cent per liter minder - ligt het omslagpunt voor de keuze voor de BiFuel al binnen de 20.000 km in totaal, waarbij het niet hoeven te betalen van de wegenbelasting nog niet is meegerekend. Hoewel de concurrentie met eenvoudiger



Mazda 2 1.3hp BiFuel GT-M

toepassingen, zoals de al genoemde kleine dieselmotoren, dezelfde fiscale voordelen behalen, kosten de betreffende modellen - met een vergelijkbare uitrusting - aanzienlijk meer dan de geteste Mazda2. Al met al is de BiFuel een welkome aanvulling op het programma van de Mazda2, welke zeker gezien de rijke standaarduitrusting en concurrerende prijs hoge ogen zal gaan gooien in het B-segment.

Plus

- + Strakke vormgeving
- + Goedkoop rijden op LPG
- + Binnenruimte

Min

- Matige kwaliteit materiaalgebruik
- Smalle stoelen
- Zijwindgevoelig