AutoWeek Kentekenrapport

MAZDA 2

22-10-2026



NL **NDF-83-V**

Dit kentekenrapport wordt mede mogelijk gemaakt door:

autotrack

SAMENVATTING

CHECKLIST

RDW Status		Ok
Gestolen of vermist		Nee
Kilometerstand controle		Geen oordeel
WOK-status		Nee
Taxi		Nee, niet als taxi gebruikt
APK		Geen geldige APK

BELANGRIJKE DATA

Datum eerste toelating	18 maart 2021
Datum eerste tenaamstelling Nederland	21 oktober 2026
Datum laatste tenaamstelling	21 oktober 2026

APK

APK melddatum	nog geen APK
APK vervaldatum	18 maart 2025

EIGENAREN

Huidige eigenaar	Autobedrijf
Aantal keren in handelsvoorraad autobedrijf	0
Parallel import	ja
Land van herkomst	Duitsland

WAARDE

Aanschafprijs	€ 22.950

KENTEKENGEGEVENS

Alle voertuiggegevens zoals die geregistreerd zijn bij de RDW (Rijksdienst voor Wegverkeer) voor het betreffende kenteken.

TELLERSTAND CONTROLE

Controle tellerstand	47.222 km
Trendinfo	Geen oordeel

Het oordeel van de tellerstand 47.222 km is geen oordeel. De RDW geeft geen oordeel over de reeks tellerstanden van dit voertuig. Dit kan twee oorzaken hebben: dit voertuig is buiten Nederland geregistreerd geweest, of aan dit voertuig is iets veranderd waardoor het een ander kenteken heeft gekregen.

BASISKENMERKEN

Status	Ok
Categorie	auto
Classificatie	Personenauto
Merk	MAZDA
Model	2
Kleur	zwart
Brandstof	elektrisch
Secundaire brandstof	benzine
LPG G3 indicatie	nee
Carrosserie	Hatchback
Aantal deuren	4
Aantal zitplaatsen	5
Dubbele cabine	nee
Aantal wielen	4
BPM	€ 1.891
Nieuwprijs (incl. BTW & BPM)	€ 22.950

REGISTRATIE

Datum eerste toelating	18 maart 2021
Datum eerste tenaamstelling Nederland	21 oktober 2026

Datum laatste tenaamstelling	21 oktober 2026
Soort eigenaar	Autobedrijf
Parallel import	ja
Land van herkomst	Duitsland
Wijze invoer	parallel
Taxi	nee
WAM verzekerd	ja Wat kost de verzekering?
Variantcode EU typegoedkeuring	6HD
Uitvoeringscode EU typegoedkeuring	6FW0A

APK

APK melddatum	nog geen APK
APK vervaldatum	18 maart 2025

MOTOR

Motorcode	P5
Aantal cilinders	4
Cilinderinhoud	1496 cc
Max. vermogen	66 kW
Netto max. vermogen (elektrisch)	5 kW
Hybride klasse	NOVC-HEV

MILIEU

Brandstofverbruik gecombineerd (WLTP)	5,3 l/100km (1 op 18,9)
CO2-uitstoot (WLTP)	120 g/km
Uitstoot deeltjes (licht)	0,14 mg/km
Emissiecode	Euro Z
CO emissie (koolmonoxide)	0,000 mg/km
HC emissie (koolwaterstoffen)	0,000 mg/km

NOx emissie (stikstofoxydes)	0,000 mg/km

GEWICHTEN & MATEN

Gewicht leeg	1.000 kg
Gewicht rijklaar	1.100 kg
Maximum toelaatbare gewicht	1.536 kg
Maximum laadvermogen	536 kg
Voorasdruk	828 kg
Achterasdruk	786 kg
Trekgewicht geremd	900 kg
Trekgewicht ongeremd	550 kg
Wielbasis	2.570 mm

EIGENAAR HISTORIE

Een overzicht van alle eigenaren die het voertuig gehad heeft. Voor importauto's zijn alleen gegevens bekend voor de periode dat het voertuig in Nederland op kenteken staat. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.

1. -

Registratie datum	18 maart 2021
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Eerste toelating
Dagen in bezit	2.043

2. -

Registratie datum	21 oktober 2026
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Afgiftedatum kenteken
Dagen in bezit	0

3. -

Registratie datum	21 oktober 2026
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Eerste inschrijving
Dagen in bezit	0

4. BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum	21 oktober 2026
Volgnummer eigenaar	-
Omschrijving	Eerste tenaamstelling
Dagen in bezit	1

MOTORRIJTUIGENBELASTING

De hoogte van de motorrijtuigenbelasting is onder meer afhankelijk van het gewicht en de soort brandstof. De tarieven verschillen per provincie vanwege de provinciale opcenten. Dit is een extra toeslag die door de provincies zelf bepaald mag worden.
Volgens onze gegevens is de primaire brandstof voor deze auto elektrisch. Daarvoor zijn onderstaande tarieven van toepassing.

MRB TARIEF PER MAAND

provincie	PER MAAND	PER KWARTAAL
Drenthe	€ 41	€ 123
Flevoland	€ 40	€ 120
Friesland	€ 41	€ 123
Gelderland	€ 42	€ 126
Groningen	€ 42	€ 125
Limburg	€ 41	€ 122
Noord-Brabant	€ 41	€ 121
Noord-Holland	€ 40	€ 119
Overijssel	€ 40	€ 119
Utrecht	€ 41	€ 121
Zeeland	€ 40	€ 120
Zuid-Holland	€ 43	€ 129

MEDIA

EXTERIEUR

AUTOTEST

Test: Mazda 2 SkyActiv-G 90

22 oktober 2020



Naar goed Mazda-gebruik is de kleine 2 eens stevig tegen het licht gehouden, met een forse reeks verbeteringen tot gevolg. Dat was nodig, want de aanwas van verse concurrenten is nauwelijks bij te benen. Of de Mazda nog relevant is, mag hij in deze test bewijzen.

“Het nieuwe model is iets langer, iets breder en iets hoger dan zijn voorganger, wat goed nieuws is voor de achterpassagiers en de bagageruimte.” Deze woorden, of woorden van gelijke strekking, doken de laatste jaren bijna standaard op in nieuwsberichten over een generatiewissel. De groei leek in autoland niet te stuiten. De Volkswagen Polo is inmiddels ongeveer even groot als een Golf van twintig jaar geleden en dit is zeker niet het enige model dat een segmentje is opgeschoven. Toch zijn er wel degelijk enkele uitzonderingen. Neem de Mazda 2. Die begon zijn leven als ruimtelijke blokkendoos in de stijl van de Demio, de naam die het model in zijn thuisland overigens nog tot 2019 droeg. Na die eerste 2 volgde een aanzienlijk kleinere en sportievere generatie, waarop de huidige 2 sinds 2014 vrolijk

doorfilosofeert.

Fraai gestileerd

De Mazda 2 is zeker geen auto voor wie geregeld met vier personen op pad moet. Al snel prikken de knieën in de rugleuningen van de voorstoelen, die door Mazda nog wel opvallend dun zijn gehouden om dat geprik zoveel mogelijk te voorkomen. De bagageruimte is met 250 liter bescheiden. Bovendien is het laadruim opvallend kort, wat samen met een krappe doorgang en een taps toelopende achterklep voor een beperkt bruikbaar kofferbakje zorgt. Terwijl de achterpassagiers zichtbaar het ondergeschoven kindje zijn, is er gelukkig wel veel aandacht uitgegaan naar het welzijn van de voorste inzittenden. De huidige Mazda 2 maakte bij zijn introductie al veel indruk door de uitzonderlijk hoge kwaliteit van het fraai gestileerde interieur en ook anno 2020 maakt het binnenste indruk. Dat komt overigens niet doordat er veel is veranderd. Terwijl de buitenkant nog mag rekenen op nieuwe koplampunits, strakkere bumpers en een andere grille moet het interieur het doen met nieuwe kleuren en materialen. De strakke vormgeving blijkt goed bestand tegen de tand des tijds, terwijl materiaalgebruik, bouwkwaliteit en afwerking van een zeer hoog niveau zijn. Een lekker hoogwaardig geheel dus, bijna alsof we in een premiumkleintje hebben plaatsgenomen. Het ontbreken van een digitaal instrumentarium geeft prijs dat de 2 niet meer piepjong is, al moet gezegd dat Mazda ook in nieuwere modellen vasthoudt aan grotendeels analoge meters. De klokkenwinkel van de 2 oogt net als het dashboard nog steeds fris, maar heeft door het minimale schermpje weinig mogelijkheden. Wie had gerekend op een infotainmentsysteem zoals bij de versere 3 en de CX-30 wordt teleurgesteld, want Mazda heeft ervoor gekozen om de boel nagenoeg ongewijzigd over te nemen. Dat betekent dat het inmiddels een generatie achterloopt op het systeem in de 3 en de CX-30, al is er bij die modellen aan het bedieningsconcept niets veranderd.

De centrale draaiknop is en blijft de spil in Mazda’s digitale wereld, die zich alleen bij stilstand door middel van het touchscreen laat bedienen. Een begrijpelijke keuze van de Japanners, want na een korte gewenningsperiode blijkt de draaiknopbediening onder het rijden zowel erg fijn als veilig. Dat de menustructuur doordacht en overzichtelijk is, draagt ook bij aan het bedieningsgemak. Wel valt op dat Apple CarPlay en Android Auto niet zijn ontworpen voor deze bedieningsvorm. Met de knop langs alle opties scrollen, kost meer tijd dan we gewend zijn, al zijn we evengoed blij dat Mazda beide systemen heeft toegevoegd. Ook is het jammer dat de centrale knop Mazda ervan heeft weerhouden om een middenarmsteun te monteren, terwijl die in SUV-broertje CX-3 inmiddels wel present is. Het ontbreken van de armsteun is ook bij compacte auto’s inmiddels erg ongebruikelijk en doet afbreuk aan het zitcomfort, dat door de ietwat hoog geplaatste stoel en de beperkte binnenruimte toch al niet voor iedereen optimaal is. De Mazda voelt aan als de kleine auto die hij is. Het is daardoor bij langere ritten niet zo’n prettige metgezel.

Veel schakelen

Bij de facelift mocht de Mazda 2 de atmosferische 1,5-liter SkyActiv-G-motor – uniek voor dit model – houden. Wel zijn alle automaten en de 115 pk sterke topversie geschrapt, zodat er nu nog keuze is uit 75 en 90 pk. Die varianten krijgen allemaal mild-hybrid techniek en een handgeschakelde zesbak toebedeeld, waar ze het voorheen met vijf verzetten moesten doen. De instapversie lijkt geen aanrader, want ook bij de geteste 90 pk-variant houdt het gevoelsmatig allemaal niet over. De 1.5-motor heeft toeren nodig om te presteren en dat betekent in combinatie met de opvallend lange versnellingen dat je veel moet schakelen om de gang erin te houden. Een tussensprint, bijvoorbeeld voor een inhaalactie, is daardoor iets om eens goed voor te gaan zitten. Zelfs op de snelweg blijkt de gekozen configuratie niet optimaal. Zo is het zelfs bij de nauwelijks waarneembare glooiingen in het Nederlandse snelwegennet vaak niet mogelijk om een snelheid van 100 km/h in de zesde versnelling vol te houden, waardoor er bij het oprijden van een brug vaak al moet worden teruggeschakeld. Dat zijn we echt niet meer gewend. Een verzachtende omstandigheid is dat het schakelen erg fijn gaat. Het Mazda-pookje laat zich heel licht en precies bedienen.

Dat de Mazda vanbinnen overkomt als een luxueus premiumproduct, komt niet alleen door de gebruikte materialen en de hoogwaardige afwerking. Ook de uitrusting is indrukwekkend, zeker in de bij de facelift toegevoegde en in deze test figurerende Signature-uitvoering. De nieuwe topversie heeft onder meer leren bekleding in een blauw-grijze tint, stoel- en stuurverwarming, een head-up display, een reeks comfort- en veiligheidsverhogende hulpjes en adaptieve ledkoplampen. Voor 25 mille krijg je dan een werkelijk afgeladen 2, al betekent dat ook dat er afgezien van de kleur niets meer te personaliseren valt. Wie zonder het leer en de ledkoplampen kan leven, heeft met de goedkopere Luxury al een behoorlijk luxueus kleintje, zeker als een pakket veiligheidssystemen aan wordt toegevoegd.

VOORWAARDEN

Dienst

AutoWeek, onderdeel van DPG Media B.V., biedt een natuurlijke persoon (hierna: 'Klant') de mogelijkheid de dienst 'Kentekenrapport' van AutoWeek af te nemen, onder andere bestaande uit het op verzoek van de Klant aan de Klant elektronisch aanleveren van de Informatie, door de Informatie op de Website voor de Klant toegankelijk te maken danwel te downloaden als pdf-document (hierna: 'Dienst'). Onder 'Informatie' wordt verstaan: de informatie waarover AutoWeek beschikt met betrekking tot een door de Klant gespecificeerd voertuig terzake waarvan en voor zover de Klant de Informatie heeft opgevraagd. Onder 'Website' wordt verstaan: de door AutoWeek in stand gehouden website(s) waarop zij haar Diensten aanbiedt en de Informatie toegankelijk maakt, waaronder www.AutoWeek.nl.

Om gebruik te kunnen maken van de Dienst dient de Klant te beschikken over een 'Mijn AutoWeek' account waarbij toestemming is verleend voor het ontvangen van aanbiedingen. AutoWeek stelt de Klant op diens verzoek de Informatie beschikbaar voor zover AutoWeek daarover beschikt, en wel doordat de Informatie op de Website van AutoWeek toegankelijk wordt gemaakt resp. wordt weergegeven. De Klant draagt er zelf zorg voor te beschikken over de benodigde hard- en software om van de Informatie kennis te kunnen nemen.

De Dienst bestaat uitsluitend uit het beschikbaar stellen van de Informatie zoals AutoWeek deze Informatie van derden heeft verkregen. AutoWeek controleert de Informatie niet op juistheid en volledigheid. AutoWeek levert de van derden verkregen Informatie slechts door. De Dienst omvat dan ook niet de garantie van juistheid en volledigheid van de Informatie, ook niet van de in de Informatie genoemde waarden. De Informatie kan derhalve niet leiden tot enige verwachting van de Klant terzake het voertuig en de waarde(n) daarvan. Aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. AutoWeek bewaart de Informatie niet ten behoeve van de Klant voor latere kennisneming. De Klant kan de Informatie uitprinten of op de eigen computer opslaan.

Toegestaan gebruik

De (auteurs-)rechten met betrekking tot het format en de inhoud van de Website (de daarin opgenomen gegevens, afbeeldingen, geluiden, teksten en andere informatie) berustend uitsluitend bij AutoWeek en/of haar licentiegevers. De inhoud van deze Website en de Informatie mag alleen worden gebruikt voor persoonlijk, niet-commercieel gebruik. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van AutoWeek is het onder meer niet toegestaan de inhoud van deze website en de Informatie, of enig onderdeel daarvan, door te sturen, te verspreiden of tegen vergoeding beschikbaar te stellen aan derden, tenzij daarvoor uitdrukkelijke schrijftelijke toestemming is verkregen van AutoWeek.

Het is Klant niet toegestaan om het materiaal op de website te raadplegen op geautomatiseerde wijze, bv middels zogenaamde robots of scripts.

Beperking van aansprakelijkheid

Ondanks de constante zorg en aandacht die AutoWeek besteedt aan de samenstelling van de Website en de daarin opgenomen gegevens, kan AutoWeek niet instaan voor de volledigheid, juistheid of voortdurende actualiteit van de gegevens en de inhoud van de Website waaronder de Informatie. AutoWeek aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van de Website, de Dienst en de Informatie.