

Honda Jazz (2001 - 2008)

Japanische Vernunft

Autotest | Mitte der 80er erschuf Honda mit dem Jazz ein auffallend aussehendes Auto, das seiner Zeit voraus war. Jetzt, zwei Dekaden später, bringt Honda wieder ein besonderes und kompaktes Auto auf den Markt unter dem Namen Jazz. Auch dieser Newcomer hat eine Anzahl von schlaun Tricks an Bord, die das Auto jetzt in einem ganz anderen Segment platzieren.

Bereits auf den ersten Blick ist klar, daß der Honda Jazz ein Auto der neuesten Generation ist. Das Auto ist etwas höher als durchschnittlich und hat deutlich MPV-Enflüsse. Wer dann etwas zurück denkt, wird sich erst jetzt bewusst, wie weit der erste Jazz seine Zeit voraus war, weil in dieser Zeit das Wort "MPV" überhaupt noch nicht erfunden war (obwohl das erste geräumige Auto erschienen ist). Vor allem die lustigen Scheinwerfer mit den Rundungen für die Blinker, geben dem Newcomer ein modernes und gleichzeitig fröhliches Aussehen. Die Rückleuchten und die "Umrahmung" des Kofferraumes machen den Jazz auch von hinten sehr erkennbar.

Innenraum

Der straffe und übersichtliche Innenraum bestätigt, dass der Jazz ein junges Auto ist. Diese ES-Ausführung ist die luxuriöseste Version, aber die Bedienung ist so logisch, dass man alle Funktionen direkt findet. Die Aussenspiegel sind nicht nur elektrisch verstellbar, sondern auch beheizt. Der Innenraum kann nicht nur geheizt sondern auch mit einer manuellen Klimaanlage gekühlt werden, die genügend Kapazität hat, die Insassen in diesem dunklen Testauto auch unter der brennenden Sonne zu schützen. Weiter ist alles elektrisch bedienbar, was sich gehört und die Sicherheit ist bei jedem Jazz auch nicht vergessen worden: vier Airbags und ein auffallend wirkungsvolles ABS-Bremssystem. Das Material im Innenraum besteht hauptsächlich aus Kunststoff, der genau an den richtigen Plätzen etwas weicher gemacht oder perforiert ist, um ein nettes Muster zu erreichen. Die (regulierbare) Beleuchtung ist in einem leichten Beige/Orange ausgeführt und das macht das Ganze im

Dunkeln sehr gut ablesbar aber auch außergewöhnlich entspannend für die Augen.

Der große Tacho mit der großen Skalaeinteilung ist gut geeignet, die korrekte Geschwindigkeit genau einhalten zu können. Der Tacho wird durch einen Drehzahlmesser und einen genauso großen Kraftstoffmesser flankiert. Was dieses Instrument anzeigt, ist übrigens nicht die Mühe wert, weil der Jazz durch seinen sehr günstigen Verbrauch auffällt. Während der ersten 100 Kilometer der Testfahrt bleibt die Nadel der Benzinuhr sogar skrupellos auf Maximum stehen. Unter dem Tacho findet man ein kleines Display, mit je nach Wahl, Kilometerstand, Tageskilometer oder Durchschnittsverbrauch. Der aktuelle Verbrauch kann nicht gezeigt werden, womit dieser "Tripcomputer" kein Hilfsmittel ist, um sparsamer fahren zu lernen.

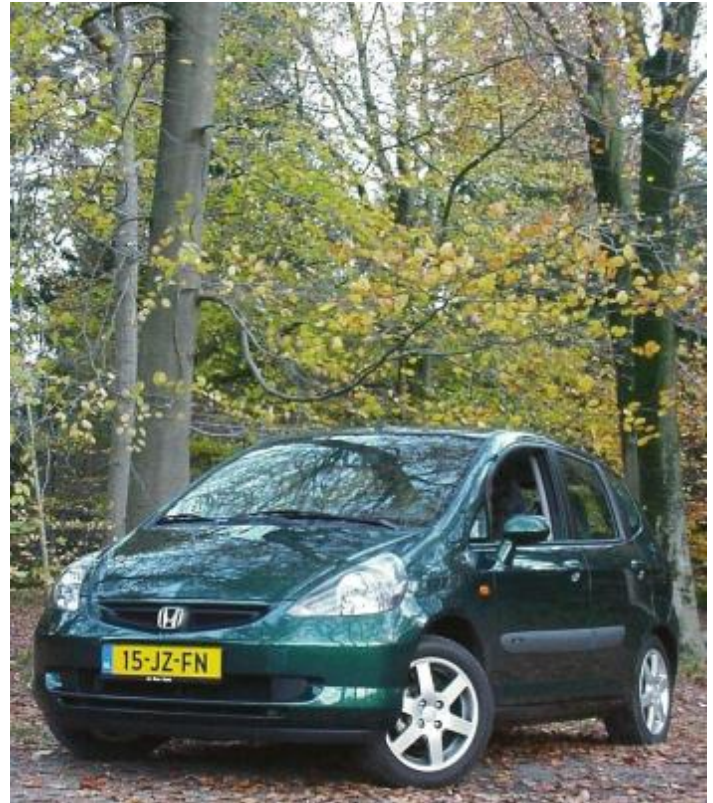
Beim Namen "Jazz" ist der Hersteller fast schon verpflichtet, dem Audiosystem seine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das hat auch Honda selber eingesehen und deswegen ist der Jazz standard mit einem ordentlichen Radio/CD-Spieler ausgestattet. Das Radio lässt sich in lästigen Empfangsgebieten nicht aus der Fassung bringen, der Verstärker kann auch die schwierigen Passagen der Test-CD sehr gut wiedergeben. Der Klang ist nicht voll, aber detailreich und kontrolliert.

Erstes Geheimnis

Das Geheimnis hinter der fast unbeweglichen Tankanzeige ist ein gerade sehr beweglicher 1,4-Liter Motor. Der Jazz ist momentan nur mit diesem 83

PS/119 Nm starken Benzinmotor lieferbar. Jedoch kann man zwischen manuellem Schaltgetriebe oder CVT (continue variable transmission). Dieses kann, nach Wahl, entweder als Automatik oder als sequentielles 7-Gang- Schaltgetriebe gefahren werden. Vom Verhalten des Motors stellt sich direkt heraus, dass Honda von Natur ein Motorbauer ist. Der Motor läuft gleich vom ersten Moment an herrlich und bleibt auch einmal auf Geschwindigkeit angenehm leise. Für den Jazz steht ein niedriger Verbrauch an erster Stelle und das bedeutet, dass das Triebwerk mehr auf Elastizität als auf Leistungen ausgerichtet ist. Der Schaltzeitpunkt ist in der Praxis weniger wichtig, womit bereits bei niedrigeren Geschwindigkeiten ein höherer Gang gewählt werden kann, als in ähnlichen Autos.

Bei einer Anzahl von Sprinttests ist die Leistung des Jazz' ausreichend. Wenn das Extreme verlangt wird, kommt ein nettes Brummern von unten, wonach die Beschleunigung beschränkt scheint, aber der Tacho doch flott an der Höchstgeschwindigkeit bleibt. In der Praxis ist der Honda Jazz nicht besonders schnell, aber das Auto hat genügend Reserven, um flott zu überholen oder um sicher einfädeln zu können. Die Lenkung ist etwas leicht und gleichzeitig direkt, wobei das Fahrgestell ein großes Vertrauensgefühl gibt. Damit ist das Auto schließlich ein herrliches Spaßauto, das in der Kombination mit dem elastischen Motor ein lebendiges Fahrverhalten hat. Dadurch ist der Jazz wirklich angenehmer zu fahren, als manche Artgenossen.



Zweites Geheimnis

Ein sparsamer Motor ist nicht der einzige Trumpf, den der Honda Jazz in den Händen hat. Der Innenraum ist nämlich ein echtes Platzwunder. Vom Gefühl ist der Sitz hinter dem Lenkrad fast so riesig, wie in einer Anzahl von full size MPVs, die kurz vor dem Jazz getestet wurden. Der Jazz-Fahrer sitzt deutlich gerade und hat viel Platz um sich herum. Die Vordersitze sind groß und sehr gut verstellbar, so dass jeder Fahrer eine gute Position hinterm Lenkrad (verstellbar) finden kann.

Das zweite Geheimnis des Jazz versteckt sich jedoch auf der Rücksitzbank. Die Kopf- und Beinfreiheit auf der Rücksitzbank sind merklich größer, als die bei den anderen Autos in dieser Klasse. Das kommt dadurch, dass der Jazz ausser einem hohen Dach auch einen extra niedrigen Fußboden hat. Während die Tiefe des Fußbodens bei anderen Autos durch den Kraftstofftank beschränkt wird, hat Honda den Tank nach vorne verschoben, wonach maximaler Platz vom Fußboden bis zum Dach vorhanden ist. Das bedeutet, daß die Rücksitzbank gerade bleiben kann und das

erzeugt wieder ein großes Platzgefühl.

Die Rücksitzbank kann selbstverständlich auch hochgeklappt werden, wobei der Sitz im tiefen Fußboden verschwindet, wo sich normalerweise ein Tank befindet. Die Kopfstützen können auf der Rücksitzbank bleiben, weil die so tief liegen, dass man sie einfach unter die Vordersitze schiebt. Die ganze Prozedur ist einfach und erfordert kaum Muskelkraft. Das endgültige Resultat ist ein perfekt flacher Boden (leider mit einer Ladekante).

Fazit

Je länger der Jazz sich beweisen kann, desto lästiger wird es das Auto einzuordnen. Der Fahrkomfort ist der eines durchschnittlichen kompakten Autos, aber die Ausstattung der hier gefahrenen ES-Ausführung ist etwas umfangreicher. Der Platz innen ist aussergewöhnlich, aber das Äußere bescheiden. Die Leistungen sind durchschnittlich, aber der Verbrauch niedriger als durchschnittlich.

Anscheinend weiss auch Honda nicht genau, wo der Jazz eingestuft werden muß und deswegen wählt man seinen eigenen Vorteil. Selbstverständlich bietet kein anderes Auto genau diese Kombination von Faktoren, aber diese japanische Vernunft muß teuer bezahlt werden. ■



Preise und Daten

Honda Jazz (2001 - 2008) 1.4i ES

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	383 x 168 x 153 cm
Radstand	245 cm
Leergewicht	953 kg
Anhänger	450 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.000 kg
Tankinhalt	42 l
Gepäckraum	380/1323 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	1339 cc
Zylinder / Ventile	4/2
Max. Leistung	83 PS @ 5700 U/min
Drehmoment	119 Nm @ 2800 U/min
Antrieb	Vorderräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	11,9 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	170 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	6 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4 l / 100 km
CO2 Ausstoß	137 gr. / km

Preis

Preis	€ 16.050
Grundpreis	€ 10.990