



Honda Jazz 1.4 Hybrid Exclusive CVT

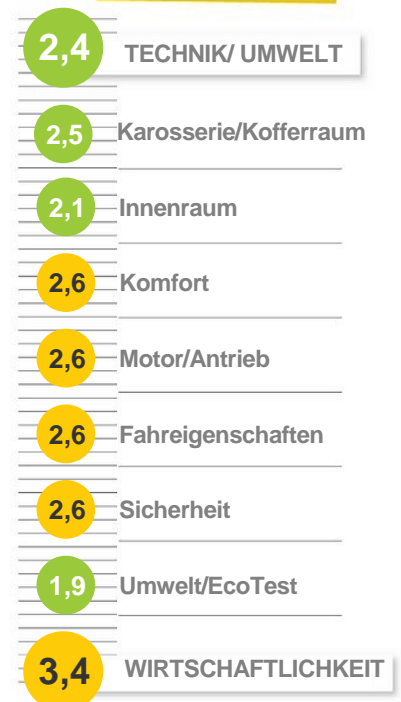
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(72 kW / 98 PS)

Honda bringt den ersten Kleinwagen mit Hybrid-Antrieb auf den Markt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: er ist das sparsamste benzinbetriebene Auto der Kleinwagenklasse, das bisher den ADAC EcoTest durchlaufen hat. Vier von fünf Sterne im EcoTest erreicht er damit locker. Das Ergebnis ist besonders deswegen herauszustreichen, weil die Insassen die volle Sicherheits- und Komfortausstattung genießen können: Klimaautomatik, Ledersitze, Sitzheizung und großes Panorama-Glasdach - alles an Bord. Das variable Raumkonzept bleibt auch der Hybrid-Version erhalten, vier Erwachsene finden bequem Platz und bei Bedarf können dank hochklappbarer Rücksitzbank sogar Fahrräder aufrecht transportiert werden - in Kleinwagen ist das eine Besonderheit. Das sichere Fahrwerk bietet einen angenehmen Komfort. Die Hybrid-Einheit liefert genug Leistung, um problemlos im Verkehr mitschwimmen zu können. Einziger Wermutstropfen ist der bei hohen Drehzahlen dröhnige Benzinmotor. Das Ganze hat natürlich seinen Preis, die Testversion des Jazz Hybrid startet bei üppigen 22.400 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** mit Hybrid-Antrieb keine.

- +** Hybrid-Konzept kann innerorts seine Stärke ausspielen, geräumiger und variabler Innenraum, sehr umfangreiche Ausstattung
- hoher Anschaffungspreis, bei hohen Drehzahlen dröhniger Benzinmotor



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen überwiegend guten Eindruck, Spaltabstände verlaufen gleichmäßig; die Türen schließen sehr leicht. Lediglich die vielen Schweißnähte an den Türrahmen stören das Bild. Die Verarbeitung im Innenraum ist ordentlich, Design und Materialanmutung wirken aktuell, gefällig und wertig. Der Fahrzeugboden ist über weite Bereiche gut verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich positiv auf den Verbrauch aus. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen - das ist eine positive Besonderheit bei japanischen Fahrzeugen. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch weniger; Kunststoffabdeckungen mit Jazz-Schriftzug (vorne sogar beleuchtet) schützen vor Kratzern. Die maximale Zuladung beträgt ordentliche 395 kg (inkl. Fahrer).

⊖ Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 45 kg transportiert werden - das ist verhältnismäßig wenig. Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt, bei den Front- und Heckschürzen sieht es ähnlich aus. Es gibt nur ein Reifenreparaturset, aber kein Reserverad - an dessen Stelle befinden sich die Akkus für den Hybrid-Antrieb. Immerhin verbaut Honda einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel.

3,0

Sicht

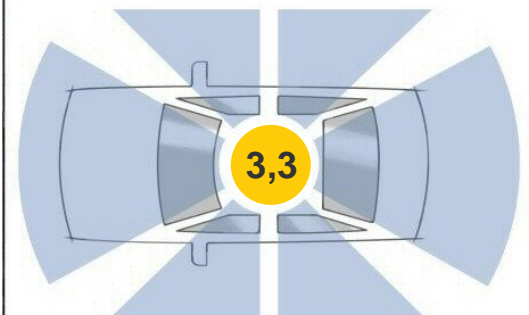
Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der Honda Jazz Hybrid nur durchschnittlich ab. Die schrägen, voluminösen Fensterpfosten sind besonders in Augenhöhe des Fahrers dick und beim Blick zurück kann man wegen der breiten C-Säulen ebenfalls wenig sehen. Ungünstigerweise laufen auch noch die Gurte über die kleinen Seitenfenster ganz hinten. Die rückwärtige Einparkhilfe kostet Aufpreis. Das Wischfeld vorne könnte oben auf der Beifahrerseite etwas größer sein. Die Ausleuchtung der Fahrbahn durch die Halogenscheinwerfer geht in Ordnung, das Abblendlicht ist aber nicht besonders hell. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es leider nicht.

⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, Gegenstände auf der Fahrbahn werden durch die steil abfallende Frontpartie schnell erkannt. Die großen Außenspiegel sind beheizt und lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Die Kopfstützen der Rückbank können vollständig versenkt werden und stören dann nicht mehr die Sicht nach hinten.

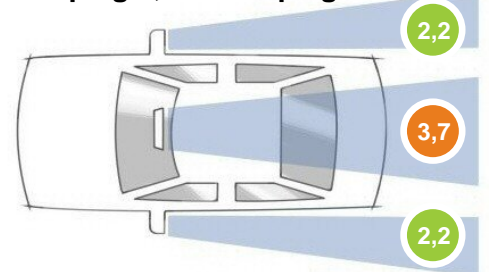


Besonders nach schräg hinten ist die Sicht erheblich eingeschränkt.

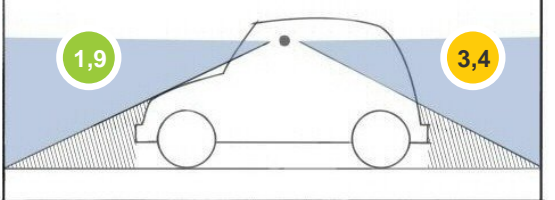
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen ist dank großer Türausschnitte und niedriger Schweller bequem. Die Zentralverriegelung kann mit einer praktischen Fernbedienung betätigt werden. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türbremsen vorne und hinten bieten ordentliche Haltekräfte jeweils an drei Positionen.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Die Batterien unter dem Kofferraumboden schränken die Ladekapazität etwas ein, es bleiben aber dennoch ordentliche 260 l Kofferraumvolumen übrig. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Gepäckraum auf sehr gute 740 l (gemessen bis Fensterunterkante). Es können auch sperrige Gegenstände transportiert werden, weil der Laderaum über einen weiten Teil bis unter das Dach bepackt werden kann.



Trotz verstaubar Batterien unter dem Kofferraumboden stehen immer noch 260 l Volumen zur Verfügung.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Man kann die Kofferraumklappe leicht öffnen und schließen, die Ladeöffnung ist groß. Die Höhe der Bordwand beträgt über der Straße etwa 58 cm, die Bordwand innen ist mit gut 11 cm nicht zu hoch - das sorgt für kräfteschonendes Ein- und Ausladen schwerer Kisten. Der Kofferraum kann mit seinen günstigen Abmessungen einwandfrei genutzt werden (auch ein durchschnittlicher Kinderwagen passt hinein).

⊖ An den seitlichen Ecken der wenig öffnenden Heckklappe kann man sich den Kopf stoßen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Hier liegt die große Stärke des Honda Jazz, die auch der Hybrid-Version erhalten bleibt: Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank (60:40) lässt sich leicht vorklappen, dann entsteht ein völlig ebener Ladeboden. Sehr praktisch, die andere Klappvariante: Die Rücksitzflächen können in Richtung Lehne hochgeklappt werden. Damit steht eine große Innenhöhe zur Verfügung, die beispielsweise für Fahrräder ausreicht oder für aufrecht stehende Topfpflanzen.

⊖ Eine Durchladeluke in der Lehne gibt es nicht. Für kleines Gepäck fehlen Befestigungsmöglichkeiten, nur ein kleiner Haken links in der Seitenverkleidung ist zu wenig, Verzurrösen sucht man vergebens.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Der Jazz Hybrid lässt sich leicht bedienen. Das griffige Lenkrad kann in der Höhe und Reichweite eingestellt werden und liegt gut zur Hand. Der Schalthebel ist günstig positioniert. Die großen, klar gezeichneten Instrumente liegen einwandfrei im Sichtfeld des Fahrers. Auch sehr übersichtlich positioniert ist das Radio mit CD-Spieler (Serie) oder das DVD-Navigationssystem (gegen Aufpreis erhältlich), beide Geräte sind einfach zu bedienen; das gleiche gilt für die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaautomatik.

Vorne sind genügend Ablagen vorhanden, das obere Handschuhfach wird von der Klimaautomatik mitgekühlt. Die vorderen und hinteren Fenster lassen sich elektrisch betätigen, das Fahrerfenster mit Antipp-Automatik. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, beheizbar sowie per Knopfdruck anklappbar. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Kontrollleuchten (u.a. auch für Fahrlicht) - eine Kühlmitteltemperaturanzeige fehlt leider. Die Innenbeleuchtung ist hell, vorne mit zwei Leselampen, hinten mit einer einfachen Leuchte - im Kleinwagensegment nicht selbstverständlich. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion. Der Hybrid-Antrieb stellt an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, wie üblich wird mit Gas, Bremse und Lenkrad gefahren, den Rest steuert die Elektronik. Entweder normal oder sportlich orientiert, mit zuschaltbarem Eco-Modus. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert nun noch besser als im aktuellen Honda Insight, sie schaltet den Motor früher aus und lässt ihn länger ruhen.



Modernes Design, gute funktionelle Bedienung und eine ordentliche Verarbeitung kennzeichnen den Honda Jazz.

⊖ Der Einsteller für die Außenspiegel ist unbeleuchtet. Die Instrumentenbeleuchtung im trendigen blau und grün sieht gut aus, wirkt sich aber nicht positiv auf die Ablesbarkeit der Anzeigen aus. Beide Handschuhfächer müssen ohne Beleuchtung auskommen. Zum Anlegen der Rück Sitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von etwa 1,85 m einstellen. Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges (Van-artiges) Raumgefühl, weil Kopffreiheit und Innenbreite überdurchschnittlich bemessen sind.

2,6 Raumangebot hinten*

Die Sitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt; in der Mitte befindet sich ein schmaler Sitzplatz für zierliche Personen oder kurze Strecken. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten immer noch für knapp 1,85 m große Personen aus. Dank des serienmäßigen großen Panoramadachs hat man ein sehr angenehmes subjektives Raumgefühl.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Lehnenneigung der Rücksitze ist justierbar. Die Sitzflächen können separat angehoben werden, damit ist beispielsweise ein Fahrradtransport möglich.

2,6 KOMFORT

2,2 Federung

+ Honda hat die Abstimmung der Federn und Dämpfer weiter verfeinert und inzwischen eine recht harmonische Komposition gefunden. Insbesondere für einen Kleinwagen bietet der Jazz Hybrid einen guten Fahrkomfort. Lange Bodenwellen bringen den kleinen Hybriden nicht aus der Ruhe, kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, nur die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist etwas ausgeprägter. Auch voll beladen federt der kleine Japaner ordentlich.

2,7 Sitze

Der Fahrersitz kann in der Höhe justiert werden. Fahrer unterschiedlicher Staturen können eine vernünftige Sitzposition finden und auch den linken Fuß gut abstützen, jedoch sollte dieser nicht so groß sein, weil die (gummierte) Ablagefläche recht kurz ist. Die Vordersitze sind angenehm gefedert, nicht zu straff und nicht zu weich. Die Sitzflächen und -lehnen sind ordentlich konturiert und bieten damit einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Durch das glatte Leder wird letzterer nicht gerade unterstützt, dank der Perforierung schwitzt man aber immerhin bei heißen Sommertemperaturen nicht so. Die Höhen der Lehnen gehen vorne wie hinten in Ordnung. Auf den Rücksitzen kann man ordentlich sitzen, selbst Erwachsene haben noch eine verhältnismäßig gute Oberschenkelunterstützung. Die Lehnen und Sitzflächen sind zufriedenstellend bis ausreichend konturiert.

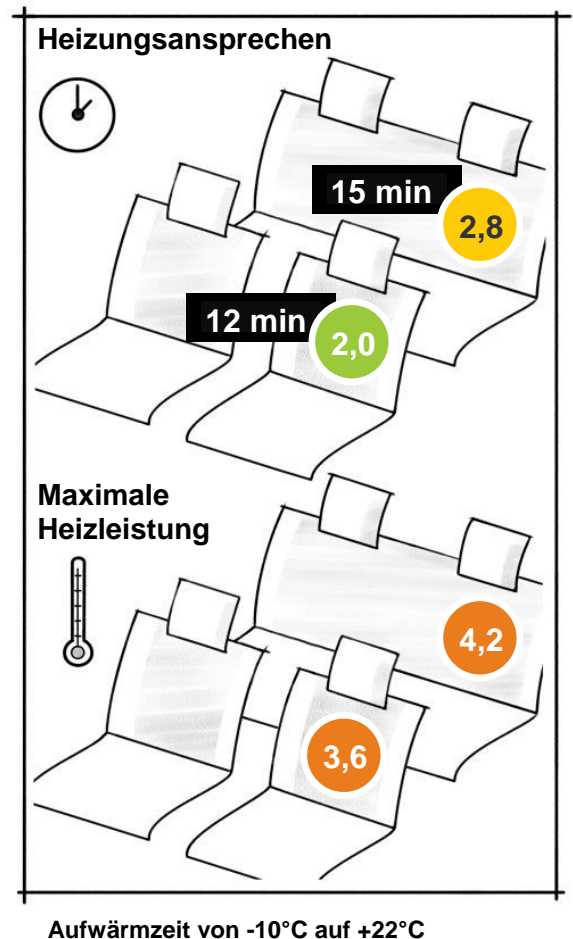
- Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

3,0 Innengeräusch

Bis etwa 130 km/h ist der Geräuschpegel im Innenraum zufriedenstellend, bei hohem Tempo dominieren die Windgeräusche. Der Motor dröhnt vor allem beim Beschleunigen in höchsten Drehzahlen dahin - auch eine Möglichkeit, den Fahrer zum Sparen zu animieren, weil er schnelle Beschleunigungen und hohe Geschwindigkeiten lieber meidet.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne schnell an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung der Heizung etwas schlechter. Die Temperatur wird einfach einstellbar vorgewählt (für Fahrer und Beifahrer gemeinsam), den Rest erledigt die gut arbeitende serienmäßige Klimaautomatik von alleine. Die Luftmengenverteilung kann bei Bedarf manuell eingestellt werden, leider nur in bestimmten Kombinationen. Ein Pollenfilter ist ebenso aufpreisfrei an Bord.



2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der 1,3-l-Benziner mit 88 PS wird von einem 14 PS Elektromotor unterstützt. Interessanter noch als die maximale Leistung ist das Drehmoment, hier kommen elektrisch unterstützte 78 Nm hinzu schon ab Leerlaufdrehzahl des Benziners. Damit wirkt der Jazz vom Stand weg besonders agil und beschleunigt zügig bis 50 km/h, ohne dabei höchste Drehzahlen des Benziners nutzen zu müssen. Besonders für den Stadtverkehr ist diese Charakteristik von Vorteil. Der Jazz ist dort agil und gelassen unterwegs. Aber schon das Beschleunigen am Ortsausgang trübt die Freude ein, denn der Motor dreht dann zügig weiter nach oben und nervt mit dröhnender Lautstärke. Wen das nicht stört, der ist auch auf der Landstraße schnell genug unterwegs. Erst auf der Autobahn ab 150 km/h etwa geht dem kleinen Motor die Puste aus.

3,0 Laufkultur

Es dringen kaum Vibrationen vom Motor bis in den Innenraum. Wenig angenehm ist aber sein Dröhnen, das etwa ab 3.500 U/min. auftritt und mit zunehmender Drehzahl lauter und intensiver wird. Leider lässt die CVT-Automatik den Motor häufiger in diese Drehzahlbereiche vordringen, so dass die Insassen des öfteren damit belästigt werden. Eigentlich schade, denn ansonsten handelt es sich um eine gute Antriebskomposition.

2,7 Schaltung

Das stufenlose CVT-Automatikgetriebe ermöglicht eine ruckfreie Beschleunigung und kann auch bei höheren Geschwindigkeiten die Motordrehzahlen moderat halten. Allerdings lässt die Elektronik schon bei mittleren Leistungsabforderungen den Motor recht hoch drehen, wodurch er in seinem dröhnenden Bereich arbeitet. Das durch den Elektromotor erhöhte Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen wird immer nur kurzzeitig genutzt. Der Automatikwählhebel kann problemlos bedient werden und stellt selbst Automatik-Neulinge vor keine Herausforderungen. Im Sportmodus kann der Fahrer auch per Schaltwippen am Lenkrad durch sieben vordefinierte Übersetzungen wechseln.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Das stufenlose Getriebe ermöglicht eine sehr große Übersetzungsspreizung. So kann der Motor theoretisch stets im optimalen Wirkungsgrad arbeiten. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit und in der Ebene werden Drehzahlen unterhalb von 3.000 U/min. gewählt, was dem Verbrauch zu Gute kommt und den Geräuschpegel im Innenraum senkt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo gutmütig und richtungsstabil, bleibt beherrschbar und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Bei plötzlichen Ausweichmanövern unterstützt das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (VSA) den Fahrer, das Auto im Griff zu behalten und Schleudern zu vermeiden. Dieses Bild bestätigt sich auch beim ADAC-Ausweichtest: Der Jazz Hybrid reagiert gut auf Lenkbefehle und neigt im Grenzbereich zu kontrolliertem Schieben über die Vorderräder. Ursache sind auch die rollwiderstandsoptimierten Reifen, die das Auto nicht ganz so agil wieder seine "Standard"-Geschwister ohne Hybrid-Antrieb wirken lassen. Sicher und gut beherrschbar bleibt der Jazz in jedem Fall, die Eingriffe des VSC sind effektiv. Die elektronische Traktionskontrolle unterbindet durchdrehende Antriebsräder, wenn der Untergrund weniger griffig ist.

2,2 Kurvenverhalten

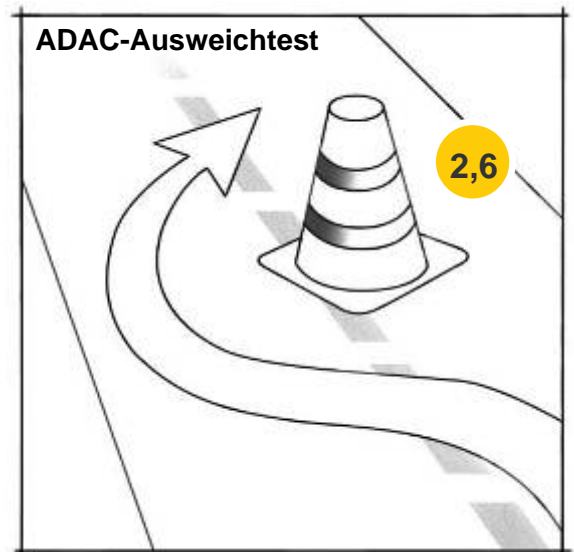
⊕ In Kurven untersteuert der Jazz Hybrid leicht und auch beim plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält er sich untückisch. In kritischen Situationen greift hier das VSA ein und unterstützt den Fahrer, den Kleinwagen auf Kurs zu halten. Beladen fallen die Lastwechselreaktion deutlicher aus, bleiben aber ungefährlich.

2,4 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und arbeitet recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Dank ihrer insgesamt direkten Auslegung unterstützt sie die Handlichkeit des Kleinwagens. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering. Der Wendekreis fällt mit 10,8 m aber nicht gerade klein aus.

3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jazz Hybrid durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage recht stabil. Die Dosierbarkeit der Bremse ist gut, das Ansprechen aufgrund des Übergangs vom reinen Rekuperationsbetrieb zur mechanischen Rad-Bremse etwas synthetisch. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Honda Jazz Hybrid verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm VSA und einen Bremsassistenten.
- ⊖ Rückstrahler in geöffneten Türen, die den rückwärtigen Verkehr warnen würden, fehlen leider. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Front- und Seitenairbags vorne sind Serie, seitliche Kopfairbags ebenfalls. Die Kopfstützen der Vordersitze sind hoch und reichen bis ca. 1,90 m große Personen, durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken, wodurch sich ein geringeres Risiko eines Schleudertraumas ergibt (aktive Kopfstütze vorne). Die vorderen Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt - beim Abschnallen während der Fahrt wird der Fahrer informiert. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm werden volle fünf Sterne für sehr guten Insassenschutz erreicht (2009).
- ⊖ Hinten sind die Kopfstützen niedrig, reichen gerade für 1,60 m kleine Personen. Von Nachteil sind auch die Klapptürgriffe, sie erschweren nach einem Crash das Öffnen verklemmter Türen.

3,0

Kindersicherheit

- ⊕ Auch auf dem Beifahrersitz darf ein Kindersitz befestigt werden, weil sich der Front-Airbag deaktivieren lässt. Die Rücksitzbank eignet sich zur gleichzeitigen Befestigung von zwei Kinder-Rückhaltesystemen, auch mit dem Isofix-Befestigungssystem. Die losen Gurtschlösser erschweren jedoch die Montage und verhindern in Einzelfällen eine stabile Befestigung. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Jazz 39 Punkte für gute Kindersicherheit erzielen.
- ⊖ Der Platz hinten in der Mitte ist zur Befestigung weniger geeignet, wegen des weichen Sitzwulstes. Die Fensterheber haben zwar keine Tippfunktion, sollten aber trotzdem mit einem Einklemmschutz ausgerüstet sein.

2,6

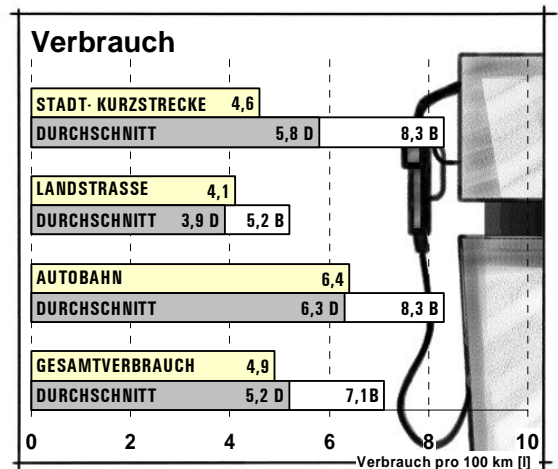
Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm werden 22 Punkte für guten bis zufriedenstellenden Fußgängerschutz erreicht. Besonders die Randbereiche der Motorhaube links und rechts sowie die Kotflügel bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Im mittleren Bereich der Motorhaube ist das Risiko dagegen gering.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Honda Jazz Hybrid liegt bei 4,9 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 113 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 34 Punkte. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 4,6 l, außerorts bei 4,1 l und auf der Autobahn bei 6,4 l Super pro 100 km. Damit zeigt sich, dass der Hybrid-Jazz vor allem für den Verkehr innerorts und auf der Landstraße geeignet ist. Das aufwendige Hybrid-System bringt bei hohen Leistungsabforderungen wenig. Gerade dann sind Diesel-Motoren effizienter - aber immer mit mehr Schadstoffausstoß unterwegs als der saubere Jazz Hybrid.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des kleinen Japaners sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus bleiben die Werte im Rahmen. Und so sind die 48 von 50 möglichen Punkte wohl verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 82 Punkte, für einen Kleinwagen ein sehr respektables Ergebnis, das locker für vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest reicht.

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Jazz Hybrid angemessen mit dem teuren Superbenzin umgeht, kann er hier punkten. Für einen Kleinwagen ist der Verbrauch aber nicht sensationell günstig, daher ergibt sich letztlich nur eine durchschnittliche Note.

1,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder spätestens nach 2 Jahren ein Ölwechsellservice fällig. Zusätzlich muss einmal jährlich eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,3 l-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre und für die IMA-Komponenten ebenfalls fünf Jahre. Zudem besitzt der Jazz langlebige Verschleißteile, so dass hier nicht mit einem erhöhten Aufwand gerechnet werden muss. Die Kosten für den Reifenersatz bewegen sich auf sehr niedrigem Niveau.

3,0 Wertstabilität*

Der Jazz Hybrid ist ganz neu auf dem Markt, das wirkt sich positiv auf die Restwertentwicklung aus. Insgesamt wird dem kleinen Hybrid eine durchschnittliche Wertentwicklung prognostiziert, da gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums bereits mit einem Nachfolger gerechnet werden kann.

5,2 Kosten für Anschaffung*

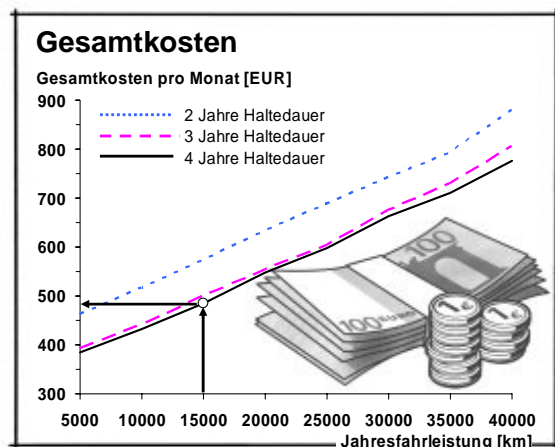
➔ Für einen Kleinwagen sind die Einstiegspreise enorm, ab 18.900 Euro geht's los mit Hybrid fahren. Die getestete Exclusive-Variante schlägt gar mit 22.400 Euro zu buche. Immerhin ist die Ausstattung bis auf's Navi wirklich komplett, sogar Lederausstattung und ein großes Panorama-Glasdach sind mit an Bord.

2,7 Fixkosten*

Mit nur 28 Euro im Jahr ist die Steuer sehr günstig. Teuer dagegen kommt die Haftpflichtversicherung, sehr teuer werden Teil- und Vollkasko.

3,8 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Aufwendungen für den Jazz Hybrid, dann kann sich der Wagen im hinteren Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Vor allem der absolute Wertverlust in Euro und Cent ist hoch, aber auch die Versicherung kostet einiges.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 485 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.2 | 1.3 Hybrid | 1.4 |
|--------------------------------|----------|------------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1198 | 4/1339 | 4/1339 |
| Leistung [kW(PS)] | 66(90) | 72(98) | 73(100) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 114/4900 | 121/4500 | 127/4800 |
| 0-100 km/h[s] | 12,6 | 12,1 | 11,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 177 | 175 | 182 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 5,6 S | 4,9 S | 5,9 S |
| CO2 [g/km] | 123 | 104 | 126 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/19/19 | 16/19/19 | 16/19/19 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 30 | 28 | 40 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 414 | 445 | 427 |
| Preis [Euro] | 12.900 | 18.900 | 14.900 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|---|-----------------------------------|
| 4-Zylinder Hybrid | Schadstoffklasse Euro5 |
| Leistung | 72 kW (98 PS) |
| bei | 5800 U/min |
| Maximales Drehmoment | 121 Nm |
| bei | 4500 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | stufenloses Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 175/65R15T |
| Reifengröße (Testwagen) | 175/65R15H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,8 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,1 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 8,4 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 39,6 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 4,9 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 4,6 / 4,1 / 6,4 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 104g/km / 113g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 70dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 3900/1695/1525 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1205 kg/395 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 260 l/740 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - kg/- kg |
| Dachlast | 45 kg |
| Tankinhalt | 40 l |
| Reichweite | 815 km |
| Garantie | 3 Jahre / 100.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre) |

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abbieglicht | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Komfortblinker | Serie |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Servolenkung | Serie |
| Tempomat | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | nicht erhältlich |

INNEN

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie |
| Navigationssystem | 1650 Euro |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt) | Serie |
| Zentralverriegelung (mit FB) | Serie |

AUSSEN

| | |
|---|-----------------------|
| Anhängerkupplung | nicht erhältlich |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt/anklappbar) | Serie |
| Lackierung Metallic | 430 Euro ^o |
| Panorama-Glasedach | Serie |

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 115 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 35 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 71 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 264 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 485 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/19/19 |
| Grundpreis | 22.400 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
|  Sehr gut | 0,6 – 1,5 |  Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
|  Gut | 1,6 – 2,5 |  Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
|  Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹ **2,4**

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,5 | Fahreigenschaften | 2,6 |
| Verarbeitung | 2,7 | Fahrstabilität | 2,3 |
| Sicht | 3,0 | Kurvenverhalten | 2,2 |
| Ein-/Ausstieg | 2,5 | Lenkung* | 2,4 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,1 | Bremse | 3,2 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,1 | Sicherheit | 2,6 |
| Kofferraum-Variabilität | 1,9 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,8 |
| Innenraum | 2,1 | Passive Sicherheit - Insassen | 2,2 |
| Bedienung | 1,8 | Kindersicherheit | 3,0 |
| Raumangebot vorne* | 2,1 | Fußgängerschutz | 2,6 |
| Raumangebot hinten* | 2,6 | Umwelt/EcoTest | 1,9 |
| Innenraum-Variabilität | 3,0 | Verbrauch/CO2* | 2,6 |
| Komfort | 2,6 | Schadstoffe | 1,2 |
| Federung | 2,2 | | |
| Sitze | 2,7 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 3,4 |
| Innengeräusch | 3,0 | Betriebskosten* | 3,0 |
| Klimatisierung | 2,8 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 1,2 |
| Motor/Antrieb | 2,6 | Wertstabilität* | 3,0 |
| Fahrleistungen* | 2,7 | Kosten für Anschaffung* | 5,2 |
| Laufkultur | 3,0 | Fixkosten* | 2,7 |
| Schaltung | 2,7 | Monatliche Gesamtkosten* | 3,8 |
| Getriebeabstufung | 2,0 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen