



## Honda Jazz 1.4 Exclusive

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(73 kW / 100 PS)

**D**er Honda Jazz ist in die Jahre gekommen und wirkt ausgereift, teilweise aber auch etwas überholt. Die Ausstattung ist bei der Exclusive-Variante reichhaltig: Klimaautomatik, Ledersitze, Sitzheizung - alles an Bord. Das variable Raumkonzept überzeugt: 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. Nutzt man den kompletten Drehzahlbereich, kann man gute Fahrleistungen erzielen. Dann läuft der kleine Benziner aber auch etwas unkultiviert. Bei niedriger Drehzahl fehlt es dem Kleinwagen an Durchzugskraft, das Triebwerk arbeitet dann aber seidenweich. Beim ADAC EcoTest reicht es aufgrund des durchschnittlichen Testverbrauchs (5,9 l/100 km) nur zu drei Sternen. Das Ganze hat natürlich seinen Preis, die Testversion des Jazz 1.4 startet bei üppigen 20.190 Euro. Aber nicht nur der Kaufpreis belastet den Geldbeutel, auch die Unterhaltskosten sind sehr hoch. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Alfa Romeo MiTo, Fiat Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

**+** gelungenes Innenraumkonzept, sehr umfangreiche Ausstattung

**-** sehr hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt



### ADAC-URTEIL

**2,7** AUTOTEST

**3,9** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,7** Familie

**2,6** Stadtverkehr

**2,6** Senioren

**2,8** Langstrecke

**2,7** Transport

**3,0** Fahrspaß

**3,3** Preis/Leistung

**2,6**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**3,0**

### Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie geht in Ordnung, wenn auch die Spaltmaße auf eine mäßige Präzision hinweisen. Ebenso stören die vielen Schweißnähte an den Türrahmen das Bild. Der Innenraum ist solide geschaffen. Aber auch hier fehlt es an Passgenauigkeit und Detailliebe. Es dominieren Hartplastik und Lederimitat. Die Ledersitze heben den Qualitätsstandard. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch weniger; schützende Leisten auf den Schwellern sucht man aber vergebens.

⊕ 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 Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt, bei den Front- und Heckschürzen sieht es ähnlich aus. Die Motorhaube wird durch einen einfachen Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären hier die bessere Lösung.

**3,0**

### Alltagstauglichkeit

Mit dem kleinen 42-Liter-Kraftstofftank können Reichweiten von über 700 Kilometern reserviert werden. Die maximale Zuladung beträgt 495 kg. Es dürfen Anhänger bis 1.000 Kilogramm mitgeführt werden - ungebremst dürfen sie nur 450 kg wiegen.

⊕ Vier Personen können im Innenraum bequem sitzen. Zu fünft sollte man das Fahrzeug nur für Kurzstrecken besetzen. Durch die kompakte Karosserie ist der Jazz vor allem im städtischen Verkehr sehr wendig.

⊖ Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 45 kg transportiert werden - das ist verhältnismäßig wenig. Es gibt nur ein Reifenreparaturset, aber kein Reserverad. Immerhin liefert Honda einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel mit.

**3,2**

### Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Honda Jazz nur durchschnittlich ab. Die schrägen, voluminösen Dachsäulen sind besonders in Augenhöhe des Fahrers dick und beim Blick zurück kann man wegen der sehr breiten D-Säulen ebenfalls wenig sehen. Ungünstigerweise laufen auch noch die Gurte über die kleinen Seitenfenster ganz hinten. Die Sicht durch die Heckscheibe könnte besser sein: Die hohe Scheibenlinie verhindert eine Sicht auf niedrige Hindernisse, das Sichtfeld des Rückspiegels ist nicht sehr groß. Die rückwärtige Einparkhilfe kostet Aufpreis. Das Wischfeld vorne könnte rechts oben etwas größer sein.



**Besonders nach schräg hinten ist die Sicht erheblich eingeschränkt.**

⊕ 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. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt.

⊖ Das Scheinwerferlicht stellt bei schwierigen Sichtverhältnissen nicht zufrieden. Auch in Kleinwagen werden hier bessere Lösungen verbaut. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es leider nicht.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

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

## 1,9 Kofferraum-Volumen\*

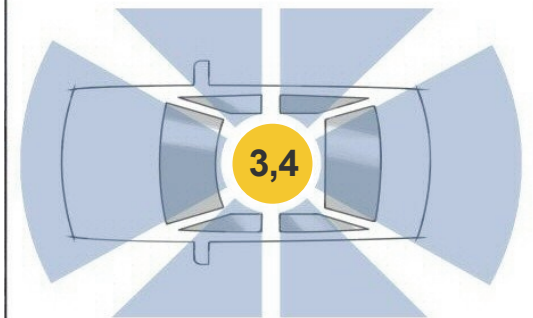
⊕ Der Kofferraum hat unterhalb der Gepäckraumabdeckung ein Volumen von 310 l. Hinter den Rücksitzen können acht handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Belädt man bis unter das Dach, stehen 440 l zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können weitere 65 Liter verstaut werden. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Gepäckraum auf sehr gute 770 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. Lädt man bis zum Dach, stehen 1.230 Liter Volumen zur Verfügung.

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

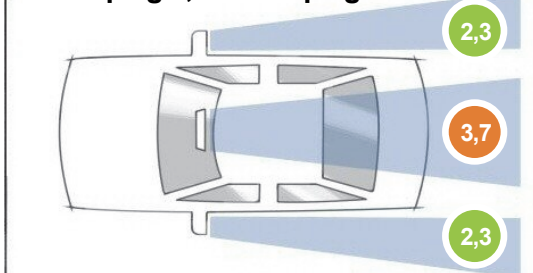
⊕ Man kann die Kofferraumklappe leicht öffnen und schließen, die Ladeöffnung ist groß. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis 1,82 Meter aufrecht stehen. Die Höhe der Ladekante beträgt über der Straße etwa 60 cm, beim Ausladen ist sie mit gut 12 cm nicht zu hoch - das sorgt für kräfteschonendes Ein- und Ausladen schwerer Gegenstände.

⊖ An den seitlichen Ecken der Heckklappe kann man sich den Kopf stoßen. Die Beleuchtung des Gepäckraums dürfte kräftiger ausfallen.

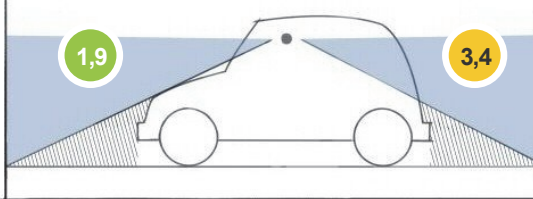
### Rundumsicht



### 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



Für den Einkauf oder das Reisegepäck stehen gute 310 l Volumen zur Verfügung.

2,4

## Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Hier liegt die große Stärke des Honda Jazz: 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. Ein nettes Detail: Der hintere Teil des Kofferraumbodens lässt sich aufstellen und beinhaltet ein Gepäcknetz. So können keine Gegenstände praktisch aufbewahrt werden.
- ⊖ Eine Durchladeluke in der Lehne gibt es nicht.

2,5

## INNENRAUM

2,5

### Bedienung

- ⊕ Der Jazz lässt sich leicht bedienen. Das Lenkrad kann in der Höhe und Reichweite eingestellt werden und kann somit gut auf unterschiedliche Staturen angepasst werden. Der Schalthebel ist günstig positioniert. Fahrlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Die großen, klar gezeichneten Instrumente liegen einwandfrei im Sichtfeld des Fahrers. Rot hinterleuchteten Zahlen bieten aber keinen optimalen Kontrast. Auch sehr übersichtlich positioniert ist das Radio mit CD-Spieler (Serie) oder das DVD-Navigationssystem (gegen Aufpreis erhältlich, nicht im Testwagen). Das Radio ist logisch aufgebaut und sehr einfach zu bedienen; das gleiche gilt für die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaautomatik. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer selbständig ab und verschwendet somit keine Energie. Vorn sind genügend Ablagen vorhanden, das obere Handschuhfach wird von der Klimaautomatik gekühlt. 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, vorn lässt sie sich links und rechts separat einschalten, hinten hinten nur im Ganzen. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht richtig verschlossen sind. Im Bordcomputer sind alle wichtigen Funktionen vorhanden - er ist aber nicht durchgehend sinnfällig aufgebaut. Auf langen Strecken unterstützt der serienmäßige Tempomat.
- ⊖ Den Bedienelementen der Vordersitze fehlt es an Feinschliff. Einiges ist schwergängig oder unpraktisch zu bedienen. Der Einsteller für die Außenspiegel, die Tasten für die Fensterheber zum Großteil und die Lenkradtasten sind unbeleuchtet. Beide Handschuhfächer müssen ohne Beleuchtung auskommen. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind. Sind die vorderen Türen ganz geöffnet, so können sie von angeschnallten Passagieren kaum erreicht werden. Die Stellungen des glatten Lichtschalters am Blinkerhebel können kaum abgelesen werden. An den Scheibenhebern fehlt ein Einklemmschutz.



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

---

## 2,3 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.

---

## 2,7 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.



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

---

## 3,5 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Honda hat die Abstimmung der Federn und Dämpfer gut gelöst, wenn er auf kurzweiliger Fahrbahn auch etwas nervös wirkt. Insbesondere für einen Kleinwagen bietet der Jazz einen guten Fahrkomfort. Lange Bodenwellen bringen den Kleinwagen nicht aus der Ruhe, Einzelhindernisse dringen 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. Den städtischen Verkehr bei niedrigen Geschwindigkeiten und sogar auf Kopfsteinpflaster meistert er souverän.

---

### 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. Die Flächen dürften aber etwas länger ausfallen. Dank des perforierten Leders schwitzt man bei heißen Sommertemperaturen nicht übermäßig stark. 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.

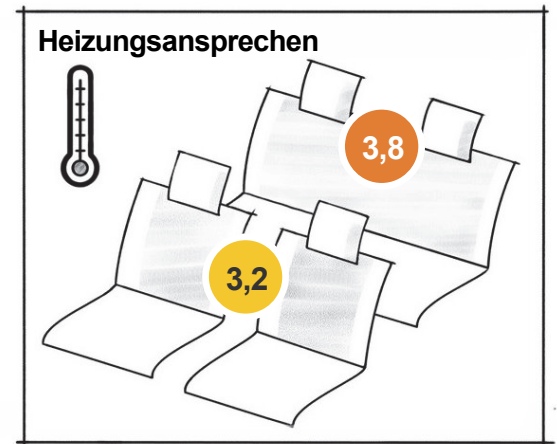
## 3,1 Innengeräusch

Bis etwa 130 km/h ist der Geräuschpegel im Innenraum zufriedenstellend - es wird ein Geräuschpegel von 70,8 dB(A) gemessen. Bei hohen Drehzahlen knurrt der Motor laut in den Innenraum. Unterhalb von 3.000 Touren hält er sich akustisch zurück. Windgeräusche kann man deutlich vernehmen. Insgesamt wirkt das Auto etwas nachlässig schallisoliert.

## 3,4 Klimatisierung

Vorn wie hinten liefert die die Heizung in der Kältekammer ein nur durchschnittliches Ergebnis ab. Die Temperatur wird digital 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.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht sehr weit versenkt werden und verhindern somit eine zügige Durchlüftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen\*

Der Honda Jazz 1.4 wird von einem Vierzylinder-Benziner mit 73 kW/100 PS angetrieben. Das maximale Drehmoment von 127 Nm steht erst bei 4.800 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung. Die ordentlichen Leistungsdaten kommen beim Fahrer aber subjektiv nicht an. Vor allem, wenn man einen niedrigen Drehzahlbereich anstrebt, wirkt der Honda sehr träge - es fehlt ihm an Durchzugskraft. Nutzt man aber das komplette Drehzahlband, liefert er ordentliche Beschleunigungen ab. Beim simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen lediglich 6,9 Sekunden.

### 2,3 Laufkultur

Es dringen kaum Vibrationen vom Motor bis in den Innenraum. Wenig angenehm ist aber sein Dröhnen, das etwa ab 3.000 1/min auftritt und mit zunehmender Drehzahl lauter und intensiver wird. Eigentlich schade, denn im unteren Drehzahlbereich läuft der Benziner seidenweich.

### 3,6 Schaltung

Eigentlich macht das Schaltgetriebe alles richtig, fühlt sich dabei aber unkomfortabel an. Die Schaltung ist recht präzise und neigt kaum zum Haken. Die Gänge lassen sich schnell wechseln, auch wenn die Schaltwege etwas länger ausfallen. Dem Fahrer wird aber eher Nutzfahrzeug-Flair vermittelt.

⊕ Eine Gangempfehlung unterstützt dabei eine verbrauchsarme Fahrweise.

⊖ Der Rückwärtsgang ist weder gegen versehentliches Einlegen gesichert noch synchronisiert. So kommt es immer mal wieder vor, dass es bei zügigem Einlegen des Rückwärtsgangs zu lautem Getrieberasseln kommt. Im Stand hingegen kommt es gerne zu einer Zahn-auf-Zahn-Konstellation und der Rückwärtsgang lässt sich überhaupt nicht einlegen, bis die Kupplung erneut betätigt wird. Der Kupplung hingegen fehlt es an Feingefühl - selbst dem geübten Fahrer fällt es schwer den Schleifpunkt zu finden. Ein Start-Stopp-System ist für die getestete Motorisierung nicht erhältlich.

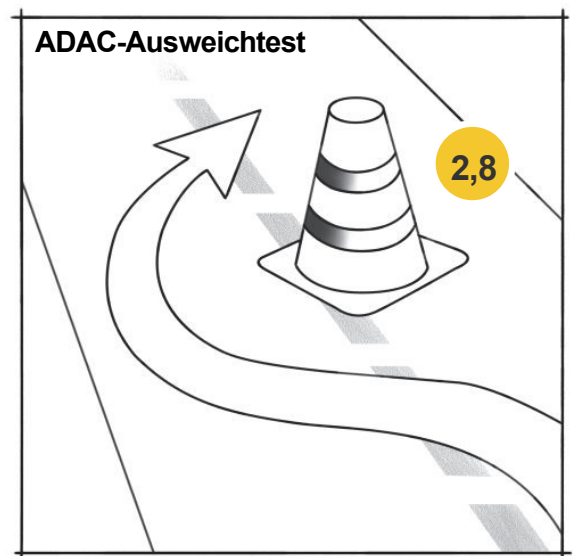
## 3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Getriebes sind in sich stimmig, wenn man sich auch immer wieder einen sechsten Gang wünscht. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 4.000 Umdrehungen in der Minute. Hier wird auf langen Strecken unnötig Kraftstoff verschwendet - eine längere Gesamtübersetzung würde erfreuen, was sich auch mit einer sechsten Schaltstufe realisieren ließe.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 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 reagiert gut auf Lenkbefehle und neigt im Grenzbereich zu kontrolliertem Schieben über die Vorderräder. Sicher und gut beherrschbar bleibt der Jazz in jedem Fall, die Eingriffe des VSC sind effektiv. Das Heck bleibt stabil und verursacht auch bei Lastwechseln keine Übersteuer-Tendenz. Auf Seitenwind reagiert der kleine Honda etwas empfindlich. Die elektronische Traktionskontrolle unterbindet durchdrehende Antriebsräder, wenn der Untergrund weniger griffig ist.



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 Lenkung\*

Die Mittellage der Lenkung ist schlecht definiert. Wählt man aber etwas höhere Lenkwinkel, spricht das Fahrzeug zügig an und baut auf beiden Achsen tapfer Seitenführung auf. Auch auf kurvigen Landstraßen zeigt sich die Lenkung präzise und vermittelt dem Fahrer gute Rückmeldung. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering. Der Wendekreis fällt mit 10,6 m aber nicht gerade klein aus.

---

## 2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jazz durchschnittlich 39,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER 370 der Größe 185/55 R16 83H). Dabei zeigt sich die Bremsanlage recht standhaft. Die Dosierbarkeit der Bremse ist gut, das Ansprechen einwandfrei. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

---

## 2,6 SICHERHEIT

---

### 2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Honda Jazz verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm VSA und einen Bremsassistenten.
- ⊖ Rückstrahler in geöffneten Türen, die den rückwärtigen Verkehr warnen würden, fehlen leider. Ist der Warnblinker aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

---

### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Front- und Seitenairbags vorn 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 vorn). 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 ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm werden volle fünf Sterne (78 %) 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 erlauben keine hohen Zugkräfte an den Türen.

---

### 2,8 Kindersicherheit

- ⊕ Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze 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. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Jazz 39 Punkte für gute Kindersicherheit erzielen. Die Montage besonderer hoher Sitze ist ohne Probleme möglich. Auf der Rücksitzbank sind universelle Kindersitze aller Klassen erlaubt, auf dem Beifahrersitz schreibt Honda spezielle Sitze vor.
- ⊖ Die losen Gurtschlösser erschweren die Montage und verhindern in Einzelfällen eine stabile Befestigung. 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 ADAC 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.

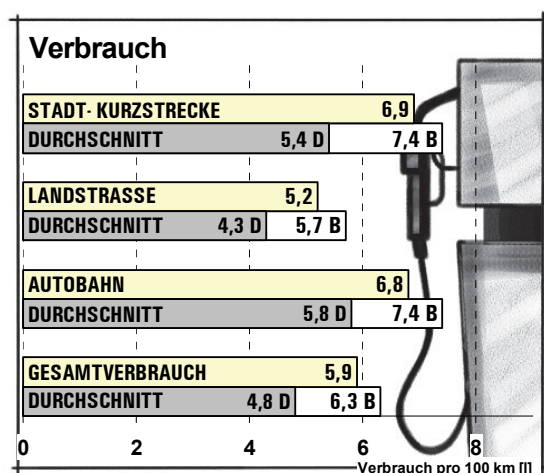
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Honda Jazz 1.4 liegt bei 5,9 Liter Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 162 Gramm pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 23 Punkte. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,9 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Super pro 100 km.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des kleinen Japaners sind sehr gering. Und so sind die 45 von 50 möglichen Punkte wohl verdient. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich aber nur 63 Punkte, wodurch es insgesamt nur zu drei Sternen reicht.



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

## 3,9 AUTOKOSTEN

### 5,2 Betriebskosten\*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der nur durchschnittliche Verbrauch von teurem Super-Kraftstoff führt zu sehr hohen Betriebskosten.

### 1,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Honda besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Lt. 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 Ottomotor 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.

### 3,9 Wertstabilität\*

Der Honda Jazz ist in die Jahre gekommen und ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen wird dem kleinen Japaner im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

## 4,2 Kosten für Anschaffung\*

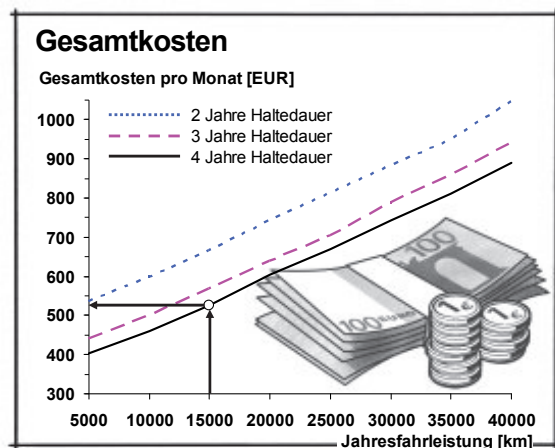
Der Anschaffungspreis liegt erschreckend hoch. Während der Basis-Jazz mit 12.990 Euro noch erschwinglich scheint, ist man für den 1,4-Liter in Exclusive-Ausstattung bereits 20.190 Euro los. Dass die Ausstattung dann bereits ziemlich komplett ist, scheint nur ein schwacher Trost zu sein.

## 3,4 Fixkosten\*

Eine Steuerbelastung von 96 Euro jährlich geht in Ordnung. Auch die Kfz-Haftpflicht-Versicherung liegt auf durchschnittlichem Niveau. Die Kasko-Klassen fallen aber sehr teuer aus (KH: 15; VK: 19; TK: 19).

## 4,1 Monatliche Gesamtkosten\*

Nicht jeder Kleinwagen ist zum Sparen geeignet. Die Honda Jazz 1.4 ist ein typisches Beispiel dafür. Nur die Wartungskosten fallen gering aus. Sonst kann er in keiner Einzeldisziplin überzeugen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 526 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.3 Hybrid CVT	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
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	4,5 S	5,6 S
CO2 [g/km]	123	104	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	16/19/19	15/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	80	46	96
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	438	481	526
Preis [Euro]	13.990	19.490	20.190

#### 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-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1339 ccm
Leistung	73 kW (100 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	127 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,65/10,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>6,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,9/5,2/6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>162 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3900/1695/1525 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1115 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/770 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1000 kg
Dachlast	45 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	<b>710 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>140 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>96 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>250 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>526 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19
Grundpreis	20.190 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Standheizung	1.690 Euro
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	1.650 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt/anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	430 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasedach	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen