



Honda Jazz 1.3 i-VTEC Elegance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (75 kW / 102 PS)

Der Honda Jazz ist in der vierten Generation ordentlich gewachsen. Im Vergleich zum Vorgänger hat der Kleinwagen in der Außenlänge um knapp zehn Zentimeter zugelegt und bleibt damit nur knapp unter der Vier-Meter-Marke. Auch der Innenraum ist dadurch nochmals gewachsen und bietet ein Platzangebot für Passagiere und Gepäck, das man sonst nur in der Kompaktklasse antrifft. Das Highlight des Jazz sind nach wie vor die sogenannten Magic Seats: Die Sitzflächen der Rücksitzbank können hochgeklappt werden und da sich der Kraftstofftank unter den Vordersitzen befindet, kann sogar ein Fahrrad bei demontiertem Vorderrad quer zur Fahrtrichtung zwischen Vorder- und Rücksitzen verstaut werden. Auch auf dem Sicherheitssektor kann der Honda punkten: In der Ausstattung Elegance bringt er bereits ab Werk einen Spur- und Verkehrszeichenassistenten sowie ein City-Notbremssystem mit. Weniger überzeugen kann der einzig verfügbare Motor. Der 1,3-Liter-Benziner leistet zwar für einen Kleinwagen durchaus stattliche 102 PS, aufgrund des spärlichen und erst spät anliegenden Drehmoments von 123 Nm muss man den Sauger aber hochdrehen lassen, damit der nur 1,1 Tonnen schwere Japaner ordentlich vorwärts geht. Zudem ist der Vierzylinder mit gemessenen 5,6 l/100 km im ADAC EcoTest auch nicht sonderlich sparsam. Mit einem Grundpreis von 18.450 Euro ist der Jazz 1.3 i-VTEC in der Ausstattung Elegance zwar kein Schnäppchen, dafür aber sehr gut ausgestattet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Hyundai i20, Ford Fiesta, Toyota Yaris, Peugeot 208, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** gutes Platzangebot, praktisches Sitzkonzept, sicheres Fahrverhalten, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- durchzugsschwacher und lauter Motor, teils unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme, hintere Fenster ohne Einklemmschutz, mäßiges Licht (Xenon- oder LED-Scheinwerfer nicht erhältlich)



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,7 Langstrecke

2,7 Transport

3,2 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Der Honda Jazz ist insgesamt ordentlich verarbeitet, auch wenn man ihm an mancher Stelle den in dieser Fahrzeugklasse in besonderem Maße vorherrschenden Kostendruck anmerkt. Die Karosserie ist sorgfältig zusammengebaut, die Karosseriefugen verlaufen gleichmäßig und die Anbauteile sind sauber eingepasst. Die Türen fallen ohne zu scheppern ins Schloss. Die Unterseiten von Motorhaube und Kofferraumklappe müssen ohne Klarlack auskommen, zudem befinden sich im Kofferraumbereich unschöne Schweißpunkte. Der Motor ist von unten fast vollständig verkleidet, der restliche Unterboden ist allerdings nur teilweise mit Korrosionsschutz versehen und an manchen Stellen kommt blankes Blech zum Vorschein. Im Innenraum wartet der Jazz mit dem in dieser Klasse üblichen Materialmix auf: Der Großteil des Armaturenbretts besteht aus hartem Kunststoff, die Türen sind mit kratzempfindlichen Plastikflächen verkleidet. Dass das Interieur dennoch recht wohnlich wirkt, liegt neben den zahlreichen Applikationen im Chromdesign - wie etwa die Einfassungen der Luftausströmer oder der Bereich rund um den Schalthebel - auch am mit Leder bezogenen Lenkrad und Schalthebel. Schickes Detail: Der Bereich oberhalb des Handschuhfachs ist ebenfalls mit Leder überzogen und bringt dadurch einen Hauch Luxus in den Innenraum. Auf der anderen Seite machen der dünne und billig wirkende Dachhimmel, geschweißte Türrahmen oder nacktes Blech an der Innenseite der Kofferraumklappe einen billigen Eindruck. Wie bei vielen asiatischen Fahrzeugen muss der Tankdeckel umständlich über einen Hebel im Fußraum entriegelt werden und ist nicht in die Zentralverriegelung integriert. Die Türschweller sind ordentlich vor eindringendem Schmutz geschützt. Auf Einstiegsleisten, die den Lack vor unschönen Kratzern bewahren, wurde aber verzichtet. Gleiches gilt für Schutzleisten in den Stoßfängern oder den Türen.

⊖ Auf einen Fehlbetankungsschutz, der den Motor vor teuren Folgeschäden bewahren könnte, hat Honda leider verzichtet. Die Motorhaube wird von einem Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die bessere, allerdings auch teurere Lösung.

Für einen Kleinwagen bietet der Jazz eine ordentliche Alltagstauglichkeit. Mit dem 40 Liter großen Tank kommt der Japaner bis zu 710 Kilometer weit (auf Grundlage des Verbrauchs im ADAC EcoTest), somit muss der Honda Tankstellen nicht allzu häufig ansteuern. Wer den Jazz als Transportfahrzeug nutzen möchte, muss natürlich mit gewissen Einschränkungen leben: Die zulässige Dachlast fällt mit 35 Kilogramm nicht sonderlich hoch aus, die erlaubte Anhängelast ist bei gebremsten Hängern auf 1.000 kg bzw. auf 450 kg bei ungebremsten begrenzt. Der Kleinwagen hat vier vollwertige Sitzplätze sowie einen Notsitz, die maximale Zuladung liegt bei 500 kg.

⊖ Honda spendiert dem Jazz lediglich ein Reifenpannenset, ein Not- oder gar Ersatzrad ist leider nicht erhältlich. Deshalb ist auch weder ein Wagenheber noch ein Radmutternschlüssel an Bord.



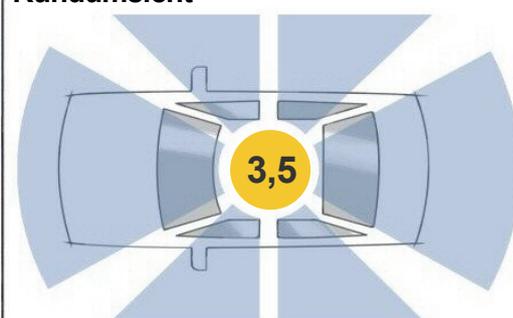
Aufgrund der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

Bei der Rundumsicht liefert der Jazz nur eine durchschnittliche Vorstellung ab, dabei ist die Übersichtlichkeit bei einem vorrangig im Stadtverkehr eingesetzten Kleinwagen besonders wichtig. Beim Abbiegen beeinträchtigen die breiten A-Säulen die Sicht, beim Blick nach hinten sind es die massiven D-Säulen - das dritte Seitenfenster bringt da kaum Abhilfe. Das vordere Fahrzeugende lässt sich wegen der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen, auch beim Abschätzen tut man sich sehr schwer. Nach hinten fällt dies dank der steilen Heckklappe sehr leicht. Die leicht erhöhte Sitzposition (57 Zentimeter über dem Boden) sorgt dafür, dass man einen passablen Blick auf den umliegenden Verkehr hat.

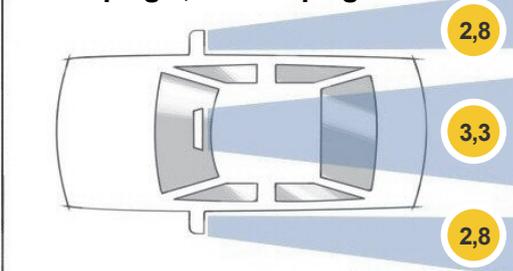
+ Sehr gut ist der Jazz allerdings in puncto Parkhilfen aufgestellt: In der Elegance-Ausführung ist er serienmäßig sowohl mit Parksensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera ausgestattet.

- Die Halogenlampen können nicht überzeugen, da die Lichtausbeute der H4-Lampen besonders im Vergleich zu modernen Lichtsystemen mit LED- oder Xenon-Lampen zu wünschen übrig lässt. Und obwohl diese Techniken inzwischen auch in der Kleinwagenklasse Einzug gefunden haben, sind sie für den neuen Jazz nicht zu haben. Gleiches gilt für Lichtfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht. Allerdings ist der Japaner serienmäßig mit hellem und energiesparendem LED-Tagfahrlicht sowie - und das ist in dieser Klasse keinesfalls üblich - einem Fernlichtassistenten ausgestattet. Letzterer kann in der Praxis jedoch kaum überzeugen: Häufig muss der Fahrer eingreifen und das Fernlicht ausschalten, da andere Verkehrsteilnehmer geblendet werden. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel bietet Honda für den Jazz ebenso wenig wie asphärische Außenspiegel, die den toten Winkel verkleinern und die Sicht nach hinten dadurch verbessern. Der hintere Scheibenwischer vollzieht keine vollständige 180-Grad-Bewegung und ist auch nicht mittig angebracht. Der Wischbereich ist dadurch nicht sonderlich groß und die Sicht nach hinten fällt bei Regen dementsprechend schlecht aus.

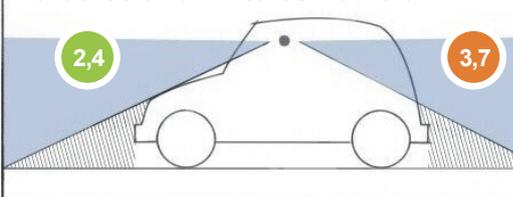
Rundumsicht



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.

+ Für einen Kleinwagen gelingt der Ein- und Ausstieg einfach und bequem. Das liegt neben den weit öffnenden Türen auch an der leicht erhöhten Sitzposition in beiden Reihen. Lediglich der Abstand zwischen Sitz und Schweller fällt etwas größer aus. Vorn sitzt man 57 Zentimeter über der Fahrbahn und hat damit einen ordentlichen Blick auf den umliegenden Verkehr. Das Modell Elegance ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet - die Gefahr, sich versehentlich auszusperrern, besteht daher nicht. Die Türen werden dank drei kräftiger Arretierungen auch an Steigungen sicher offengehalten. Praktische Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außersitzenden Personen. Die Scheinwerfer leuchten nach dem Aussteigen noch für einige Zeit nach.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Dank seiner Van-artigen Karosserieform bietet der Jazz ein Kofferraumvolumen, das manchem Kompaktwagen gut zu Gesicht stünde. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Ladevolumen bis zur Gepäckabdeckung 305 Liter. Entfernt man diese, stehen 405 Liter zur Verfügung, dann finden bis zu acht Getränkekisten Platz. Legt man die Lehnen um und belädt bis zur Fensterkante, sind es 835 Liter. Bei Ausnutzung des kompletten Kofferraumvolumens bis unters Dach ergab die Messung des ADAC stolze 1.285 Liter.



Der Kofferraum mit 305 - 1.285 Liter Volumen bietet in dieser Fahrzeugklasse ordentlich Platz für den Einkauf oder das Reisegepäck.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Selten gab es ein Fahrzeug im ADAC Autotest, das eine niedrigere Ladekante besaß: Lediglich 61 Zentimeter müssen zum Beladen des Kofferraums überwunden werden - ein sehr guter Wert. Der Ladeboden befindet sich elf Zentimeter unterhalb der Ladekante und damit insgesamt weit unten. Die Kofferraumöffnung ist aufgrund der niedrigen Ladekante sehr hoch, die Breite geht in Ordnung. Das gut nutzbare Format des Kofferraums erlaubt auch den Transport sperriger Gegenstände. Klappt man die Rücksitzlehnen, ergibt sich eine topfebene Ladefläche.

3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, die Handhabung ist einfach und erfordert nur wenig Kraft. Die Entriegelung oben an der Sitzlehne erfolgt vom Fond oder alternativ vom Kofferraum aus.

⊖ Im Kofferraum finden sich keinerlei Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände, nur unter dem Ladeboden gibt es ein kleines Zusatzfach. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel angeschlagen, was die Handhabung erschwert. Eine praktische Durchreiche zum Transport langer Gegenständen gibt es leider nicht.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Im Jazz findet man sich nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Das neue Honda Connect Multimediastem zeigt sich dank großer Touchflächen recht bedienerfreundlich. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut und nach kurzer Eingewöhnung gut zu verstehen. Die Regelung der Lautstärke, die anstatt per Drehregler über berührungsempfindlicher Tasten erfolgt, ist im Alltag nervig. Die gewünschte Lautstärke lässt sich mit der berührungsempfindlichen Bedienleiste nur ungenau und unter erhöhtem Zeitaufwand einstellen. Gleiches gilt für die etwas tief positionierte Klimabedieneinheit, die ebenso auf konventionelle Tasten oder einen Drehregler verzichtet.



Der Honda Jazz vermittelt einen zufriedenstellenden Eindruck hinsichtlich der Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

Auch hier gestaltet sich die Handhabung unnötig umständlich, da sich Temperatur oder Lüftung damit nicht so schnell und präzise einstellen lassen wie mit herkömmlichen Tasten. Das Ganze sieht zwar modern und schick aus, die Bedienbarkeit leidet jedoch spürbar darunter. Für den Bordcomputer gibt es zwar Tasten am Lenkrad, diese sind allerdings weit unten angeordnet, so dass man die Hände für deren Betätigung vom Lenkrad nehmen muss. Ohnehin ist das Lenkrad mit den vielen Tasten überfrachtet und unübersichtlich gestaltet. Der Lichtschalter ist - wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen üblich - in den Blinkerhebel integriert. Die Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl sind stets beleuchtet und sehr gut ablesbar. Sehr gut sicht- und erreichbar ist der große rote Warnblinkschalter im Armaturenbrett untergebracht. Im Bereich der Mittelkonsole befinden sich vorn zahlreiche Ablagen, die allerlei Kleinkram aufnehmen können. Recht klein geraten ist das unbeleuchtete, nicht klimatisier- und auch nicht abschließbare Handschuhfach, das neben der Bedienungsanleitung kaum noch Platz für weitere Utensilien bietet. Für die hinteren Passagiere fehlt eine separate Leseleuchte. Sind Türen, Kofferraum oder sogar die Motorhaube geöffnet, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich verstellen, Schalthebel und Pedalerie sind zufriedenstellend angeordnet. Die vorderen Sitze sind in Weite und Höhe verstellbar, die Neigungsverstellung der Lehne ist allerdings grob gerastert. Der beleuchtete Knopf zum Starten und Abstellen des Motors ist gut erreichbar, wird aber teilweise vom Lenkrad verdeckt.

– Nur die vorderen Fensterheber eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Die elektrischen Fensterheber im Fond, wo sich häufig Kinder aufhalten, müssen ohne Einklemmschutz auskommen.

2,4 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot in der ersten Fahrzeugreihe fällt großzügig aus, wird jedoch durch die nicht sonderlich weit nach hinten verschiebbaren Sitze eingeschränkt. Somit reicht die Beinfreiheit nur für bis zu rund 1,85 Meter große Personen, während die Kopffreiheit deutlich über zwei Meter großen Insassen genügen würde. Dank der enormen Innenbreite haben auch zwei Personen vorn genügend Ellbogenfreiheit, das Raumgefühl ist nicht zuletzt wegen der weit nach vorn gerückten Frontscheibe gut.

1,6 Raumangebot hinten*

+ Hinten findet man für einen Kleinwagen beinahe majestätische Platzverhältnisse vor, die selbst in der Kompaktklasse nur selten anzutreffen sind. Besonders die Beinfreiheit ist in dieser Klasse einmalig großzügig bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für über zwei Meter große Passagiere.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden sogar Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor

3,3 Innenraum-Variabilität

Die von Honda "Magic Seats" genannten Rücksitze sind nicht nur ein Alleinstellungsmerkmal der Japaner, sie sind auch enorm praktisch. Ähnlich einem Kinosessel lassen sich die Sitzflächen hochklappen und geben dabei einen großen zusätzlichen Stauraum zwischen Vorder- und Rücksitzen frei, der sogar den Transport eines stehenden Fahrrades mit ausgebautem Vorderrad ermöglicht. Möglich macht dies die besondere Anordnung des Kraftstofftanks: Der ist nicht wie üblich unter der Rücksitzbank, sondern unterhalb der Vordersitze montiert.

3,0

KOMFORT

2,8

Federung

Für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse bietet der Honda Jazz einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Auf kurzen Bodenwellen zeigt sich das tendenziell straff abgestimmte Fahrwerk nicht sonderlich schluckfreudig, bei kurz aufeinander folgenden Bodenwellen kommt die Vorderachse schon mal aus dem Tritt. Lang gezogene Bodenwellen führen zwar zu recht ausgeprägten Aufbaubewegungen, störendes Nachschwingen verkneift sich der Jazz allerdings. Beim Überfahren von Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln oder Querfugen wirkt das Fahrwerk recht steifbeinig, diese Unebenheiten dringen recht deutlich zu den Insassen durch. Anregungen wie Kopfsteinpflaster erzeugen feine Vibrationen, die im Lenkrad zu spüren sind.

2,8

Sitze

Die vorderen Sitze bieten einen durchschnittlichen Komfort. Sie lassen sich ebenso wie das Lenkrad in Höhe und Weite einstellen. Allerdings können die Sitze nicht sonderlich weit zurückgefahren werden, was großen Personen Probleme bereiten kann. Die Rückenlehne der recht weich gepolsterten Sitze ist recht angenehm geformt, eine Lordosenstütze gibt es aber leider nicht. Die Seitenwangen sind zwar recht kräftig ausgeprägt, im Schulterbereich lässt der Seitenhalt aber ebenso zu wünschen übrig wie auf der breiten, aber nur wenig konturierten Sitzfläche. Für den linken Fuß gibt es ein stabiles Trittbrett, das allerdings recht schmal ausfällt. Insgesamt sitzt man recht hoch im Auto, da sich der Kraftstofftank unter den Vordersitzen befindet. Durch den tiefen Fondfußraum nimmt man auf der Rückbank eine bequeme Sitzposition ein, da man die Beine nicht wie oftmals bei Kleinwagen stark anwinkeln muss. Hinzu kommt, dass sich die Rücksitzlehnen in der Neigung verstellen lassen. Die Polsterung fällt wie vorn recht weich aus. Die Sitzflächen sind ordentlich konturiert, während die Lehne nur wenig Halt bietet.

2,8

Innengeräusch

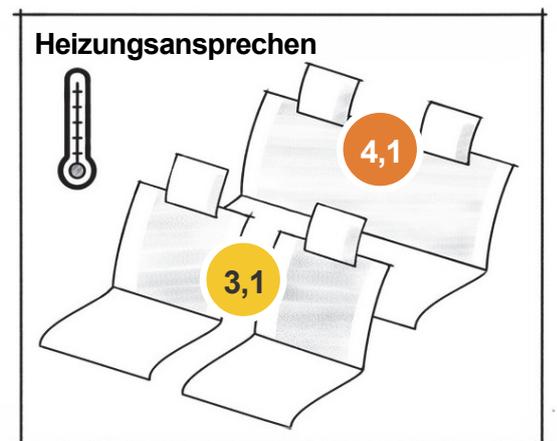
Als Leisetreter kann man den Honda Jazz nicht bezeichnen. Das liegt vor allem am recht lautstarken Motor, der sich spätestens ab 4.000 Umdrehungen deutlich in den Vordergrund spielt. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten ebenfalls deutlich zu. Auch deshalb ist die Autobahn nicht das ideale Einsatzgebiet für den japanischen Kleinwagen. Bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel gemessene 69,3 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert.

3,5

Klimatisierung

Die Top-Ausstattung Elegance ist serienmäßig mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Luftmengenverteilung lässt sich nur in vorgewählten Stufen regulieren, eine individuelle Verteilung ist nicht möglich. Im ADAC Heizungstest schlägt sich der Jazz ganz passabel: Im vorderen Innenraumbereich erreicht die Temperatur nach zufriedenstellend langer Zeit ein behagliches Niveau, im Fond dauert es etwas länger.

⊖ Für die mittleren Luftausströmer im Armaturenbrett gibt es keine Lüftungsregler, lediglich die Richtung der austretenden Luft lässt sich einstellen.



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

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

In Anbetracht der Motorleistung von 102 PS und des geringen Gewichts von 1.105 Kilogramm fallen die Fahrleistungen enttäuschend aus. Wüsste man es nicht besser, könnte man meinen, man fährt mit angezogener Handbremse, so verhalten reagiert der Jazz auf Beschleunigungsbefehle. Dementsprechend mau sind auch die Werte der Elastizitätsmessungen: Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, benötigt der Japaner im vierten Gang 14,6 s, im fünften 19,1 s und in der höchsten Fahrstufe schier endlose 25,9 Sekunden. Den Zwischensprint für die gleiche Geschwindigkeitsspanne - gefahren im zweiten und dritten Gang - absolviert der Jazz in durchschnittlichen 8,7 Sekunden.

3,0 Laufkultur

Der Vierzylinder-Benziner im Jazz läuft vergleichsweise rau, die Motorvibrationen sind auch im Lenkrad zu spüren. Bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Honda störende Brumngeräusche. Fordert man jedoch die volle Leistung und verlangt dem Motor hohe Drehzahlen ab, wird er über die Maßen laut und dröhnt vernehmlich.

3,1 Schaltung

Während Honda antriebsseitig lediglich den 1,3-Liter-Benziner im Programm hat, bieten die Japaner dem Kunden immerhin beim Getriebe die Wahl zwischen zwei Varianten: Neben der Sechsgang-Handschaltung des Testwagens steht auch ein stufenloses CVT-Getriebe zur Verfügung. Im Test hinterlässt die Schaltung einen durchwachsenen Eindruck. Das Getriebe fühlt sich mit seinen kurzen Schaltwegen zwar recht knackig an, der Schalthebel hat jedoch viel Spiel und dürfte straffer geführt sein. Zudem muss beim Schalten ein spürbarer Widerstand überwunden werden, der bei schnellen Schaltvorgängen nochmals ansteigt - die unteren Gänge haken mitunter sogar etwas. Auch die sehr leichtgängige Kupplung kann nicht so recht überzeugen: Sie lässt sich nur mäßig dosieren, was ein harmonisches Anfahren ebenso erschwert wie saubere Schaltvorgänge ohne störendes Rucken. Aufgrund der fehlenden Synchronisierung gibt das Getriebe unschöne Kratzgeräusche von sich, wenn man den Rückwärtsgang zu schnell einlegt.

⊕ Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert ebenso wie die Gangempfehlung tadellos. Die Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Sekunden fest und erleichtert damit das Anfahren.

3,3 Getriebeabstufung

Trotz der sechs Gänge fällt die Übersetzung insgesamt recht kurz aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit rotiert die Kurbelwelle bereits mit 3.700 1/min. Der Grund für die kurze Übersetzung ist das niedrige Drehmoment von 123 Newtonmeter, das zudem erst bei sehr späten 5.000 Umdrehungen anliegt. Daher muss der Saugmotor bei Laune - oder besser gesagt, bei Drehzahl - gehalten werden, soll es etwas zügiger vorangehen.

2,3

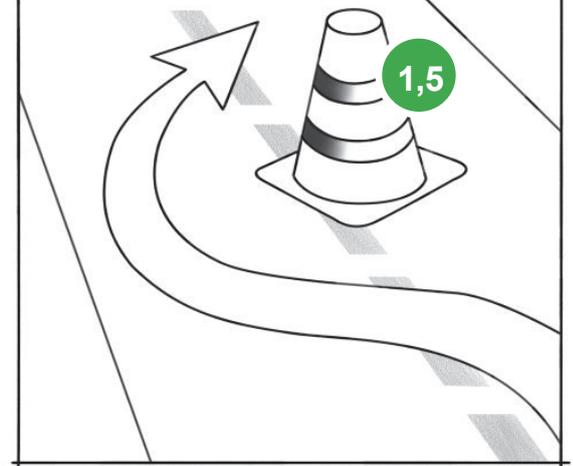
FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Honda Jazz erfreulich gut. Das anspruchsvolle Ausweichmanöver absolviert der Kleinwagen sehr sicher und zeigt sich gleichzeitig erfreulich fahraktiv. Lenkbefehle setzt der Fronttriebler dabei spontan um und verhält sich lange neutral. Auch die Hinterachse zeigt sich sehr spurstabil, zusätzliche Lenkkorrekturen aufgrund eines ausbrechenden Fahrzeughecks sind deswegen nicht erforderlich. Das einer Notsituation nachempfundene Ausweichmanöver beantwortet der Jazz mit einem kurzen ESP-Eingriff, wodurch der Wagen Geschwindigkeit abbaut. Anschließend lässt sich der Kleinwagen mit geringem Lenkaufwand beinahe spielerisch um das Hindernis herum und zurück in die ursprüngliche Fahrspur dirigieren. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls beruhigt sich der Jazz recht schnell wieder. Zu schnell angegangene Kurven quittiert der Japaner mit sicherem Schieben über die Vorderräder, bei hoher Zuladung nimmt die Untersteuertendenz zu. Provoziert man einen Lastwechsel, indem man in einer Kurve das Gaspedal schlagartig lupft, drängt das Heck leicht nach außen, ehe das Stabilitätsprogramm eingreift. Der durchzugsschwache Motor bringt das Traktionsvermögen allenfalls auf rutschigem Untergrund an seine Grenzen. Sollten die Vorderräder doch einmal zum Durchdrehen neigen, tritt die serienmäßige Antriebsschlupfregelung in Aktion.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,8

Lenkung*

Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Rückmeldung der synthetisch wirkenden Lenkung dürfte bei niedrigen Geschwindigkeiten besser ausgeprägt sein, besonders um die Mittellage. Daher ist auch die Lenkpräzision in lang gezogenen Kurven verbesserungswürdig, der Fahrer muss des Öfteren korrigierend eingreifen. Bei höheren Geschwindigkeiten bessern sich Lenkgefühl und Mittenzentrierung etwas.

⊕ Lenkbefehle aus der Mittellage werden spontan umgesetzt, was der Agilität zu Gute kommt. Die direkt übersetzte Lenkung erfordert von Anschlag zu Anschlag gerade einmal 2,5 Umdrehungen - das hält den Lenkaufwand speziell im Stadtverkehr in angenehmen Grenzen.

⊖ Mit einem Wendekreis von 11,1 Metern zählt der Jazz, der von vielen Kunden als Stadtauto genutzt wird, nicht gerade zu den wendigsten Kleinwagen

2,2

Bremse

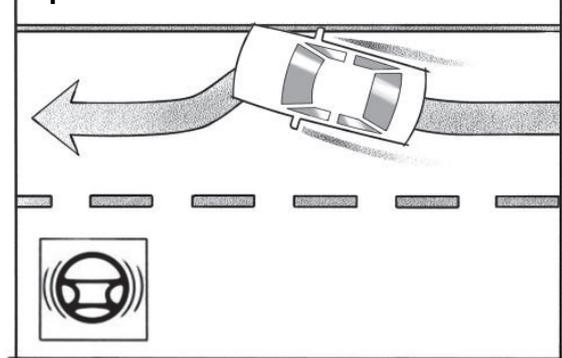
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit Scheibenbremsen rundum ausgestatte Jazz nach 37,0 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER 370 der Größe 185/55 R16 83H) - ein noch annehmbarer Wert. Die Dosierbarkeit gibt ebenso wie das Ansprechverhalten keinen Grund zur Klage.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto aktiver Sicherheit hat der neue Jazz im Vergleich zu seinem Vorgänger große Fortschritte gemacht und muss sich vor der Kleinwagen-Konkurrenz nicht verstecken. Der Japaner ist serienmäßig mit einem kombinierten Kamera-Laser-System ausgestattet. In der Ausstattung Elegance bietet der Kleinwagen serienmäßig einen Spur- sowie einen Fernlichtassistenten. Ein Kollisionswarner sowie ein City-Notbremsassistent sorgen für zusätzliche Sicherheit und können Auffahrunfälle bei niedrigen Geschwindigkeiten verhindern. Praktisch: Die ebenfalls serienmäßige Verkehrszeichenerkennung ist an den Geschwindigkeitsbegrenzer gekoppelt und stellt das jeweils aktuelle Tempolimit bei aktiviertem Begrenzer automatisch ein. Das indirekt messende Reifenpannensystem warnt den Fahrer, falls ein Reifen Luft verliert. Die Bremsleuchten sind in moderner LED-Technik ausgeführt und sprechen deshalb besonders schnell an. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage an, um die Aufmerksamkeit hinterherfahrender Autos zu erhöhen.

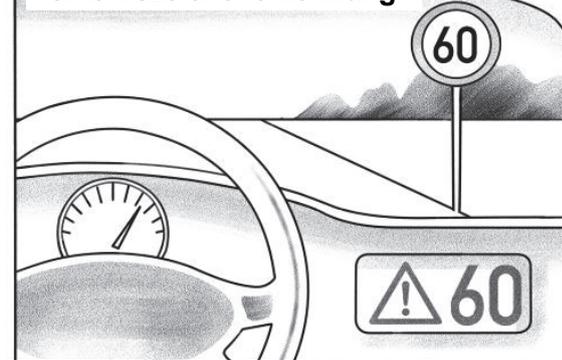
⊖ Fernlichtassistent, Verkehrszeichenerkennung und auch der Kollisionswarner funktionierten im Test keinesfalls fehlerfrei. Offensichtlich ist das verbaute Kamerasystem nicht sehr leistungsfähig, was zu Fehlmeldungen (Verkehrszeichenerkennung) bzw. Fehlfunktionen (Fernlichtassistent und Kollisionswarner) führte. Obwohl der Jazz in der Ausstattung Elegance mit Nebelscheinwerfern ausgestattet ist, bietet er kein Abbiegelicht. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests überzeugt der Honda Jazz mit einer sehr guten Insassensicherheit. Er kommt auf 93 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand: 11/2015) und erzielt damit ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Ab Werk hat der Kleinwagen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Die vorderen sowie die beiden äußeren Rücksitzplätze sind mit Gurtkraftbegrenzern sowie -straffern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und bieten bis zu rund 1,90 Meter großen Personen ausreichenden Schutz, zudem liegen sie nah am Hinterkopf an. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Im Kofferraum findet man stabile Zurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.

– Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht sonderlich weit herausziehen und bieten nur rund 1,60 Meter großen Insassen genügend Schutz. Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind im Falle eines Unfalls unter Umständen schlecht zu erreichen.

2,5 Kindersicherheit

+ Auch die Kindersicherheit liegt auf hohem Niveau, der Jazz kommt auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand: 11/2015). Der Japaner ist mit Isofix-Vorrichtungen inklusive Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzplätzen ausgestattet. Beide Plätze sind zudem für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Gleiches gilt für den Mittel- sowie den Beifahrersitz, dessen Airbags sich via Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivieren lassen. Auch hohe Kindersitze lassen sich problemlos unterbringen, auf den äußeren Fondplätzen erleichtern feste Gurtschlösser sowie die langen Gurte die Handhabung.

– Das Gurtschloss des mittleren Sitzes ist ungünstig positioniert. Auch die Gurtanlenkpunkte der äußeren Fondsitze sind nicht optimal angeordnet und erschweren ebenso wie das zu weiche Polster eine lagestabile Fixierung eines Kindersitzes. Einen Fenstereinklemmschutz hat der Jazz lediglich für die vorderen Fenster zu bieten. Hinten, wo sich häufig Kinder aufhalten, gibt es diese Schutzfunktion unverständlicherweise allerdings nicht. Die Kindersicherung lässt sich über einen kleinen Hebel in den Fondtüren bedienen und ist somit auch für Kinder einfach erreichbar.

2,1 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erzielt der Kleinwagen 73 Prozent der erreichbaren Punkte. Während der Stoßfänger sehr weich ausgelegt ist, sorgen die harten und unnachgiebigen Bereiche der Windschutzscheibe für ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

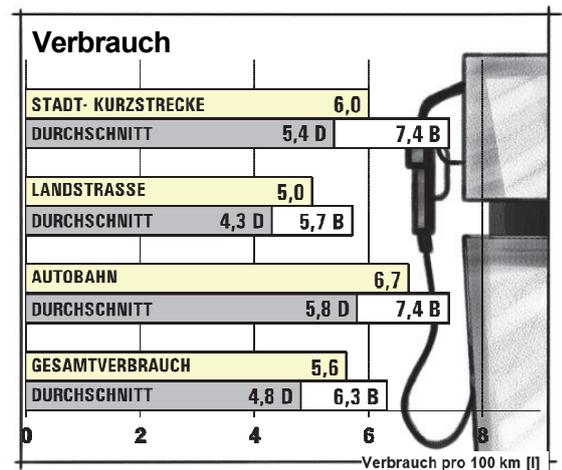
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

+ Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 153 g/km und einem Verbrauch von 5,6 l/100 km zeigt sich der Jazz nicht übermäßig sparsam. Auf moderne Motorentechnik wie Direkteinspritzung oder Turboaufladung verzichten die Japaner. Auf dem Rollenprüfstand des ADAC verbraucht der Kleinwagen in der Stadt 6,0 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,7 l/100 km. Für dieses Ergebnis bekommt der Honda 26 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest.

1,6 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffmessungen schneidet der Honda Jazz 1.3 i-VTEC gut ab. Einzig der leicht erhöhte CO-Ausstoß (Kohlenmonoxid) auf der Autobahn kostet ihn einige Punkte. Der Lohn sind 44 von 50 Punkten für die emittierten Schadstoffe, insgesamt sammelt der Japaner 70 Punkte und somit gerade noch vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,2 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Jazz teuren Super-Kraftstoff konsumiert, fallen diese vergleichsweise hoch aus.

1,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Honda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

3,1 Wertstabilität*

Dem neuen Honda Jazz wird für den vierjährigen Haltezeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf attestiert.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis 18.450 Euro geht der japanische Kleinwagen zwar keinesfalls als Sonderangebot durch, allerdings ist die Ausstattung des Elegance-Modells äußerst umfangreich. Sogar Annehmlichkeiten, die selbst in höheren Fahrzeugklassen teils Aufpreis kosten, sind ohne Aufpreis an Bord. So ist der Jazz serienmäßig u.a mit einer Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, schlüssellosem Zugangssystem und einer Rückfahrkamera ausgestattet.

4,7 Fixkosten*

+ Die Kfz-Steuer beträgt günstige 78 Euro pro Jahr.

– Die monatlichen Fixkosten sind für einen Kleinwagen dennoch relativ hoch. Grund hierfür ist vor allem die ungünstige Vollkasko-Einstufung (VK: 22), auch die Teilkasko-Einstufung fällt recht hoch aus (TK: 19). Die Haftpflichtversicherung (KH: 15) hingegen ist vergleichsweise günstig.

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten, der durchschnittlich hohe Wertverlust sowie die hohen Aufwendungen für Versicherung und Kraftstoff haben zur Folge, dass sich die Unterhaltskosten insgesamt auf zufriedenstellendem Niveau befinden.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1318 ccm
Leistung	75 kW (102 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	123 Nm
bei	5000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	185/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	8,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/5,0/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	153 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3995/1694/1525 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1985 mm
Leergewicht/Zuladung	1105 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1000 kg
Dachlast	35 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	710 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	214 Euro
Monatliche Gesamtkosten	470 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/19
Grundpreis	18.450 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung	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
Navigationssystem	600 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (und vorne)	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen