



Honda Jazz Crosstar 1.5 i-MMD e:HEV Advance e-CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (90 kW / 122 PS)

Die 2020 vorgestellte vierte Generation des Honda Jazz ist mittlerweile als Facelift erhältlich. Neben zahlreichen kleineren Anpassungen an Optik und Ausstattung ist der Kleinwagen nun um 13 PS erstartet. Das Antriebskonzept bleibt unkonventionell: Der Jazz kombiniert einen 122 PS starken Elektromotor mit einem 107 PS leistenden Benziner. Den Antrieb übernimmt meist der Elektromotor, in gewissen Situationen auch der Benziner. Unterstützt wird das Ganze von einem Akku, der die beim Bremsen rekuperierte Bremsenergie und überschüssige Energie des Benziners zwischenspeichert und dem Elektromotor zur Verfügung stellt. Reicht diese nicht aus, springt der Benziner an und erzeugt zusätzlichen Strom. Insgesamt ein nicht gerade simples Konzept, das aber durchaus Verbrauchsvorteile erzielen kann: 5,3 Liter Super auf 100 Kilometer reichen dem Honda. Bewegt man den Kleinwagen hauptsächlich in der Stadt, kann man ihn auch leicht mit vier Litern pro 100 Kilometer fahren und profitiert von zügigen Fahrleistungen im unteren Geschwindigkeitsbereich. Trotz der an sich guten Sicherheitsausstattung, sind Totwinkel- und Querverkehrswarner für die Modellvariante Crosstar nicht erhältlich. Hingegen ein Vorteil des Jazz im Offroad-Look: sowohl der Einstieg als auch die Sicht auf den Verkehr profitieren von der rund zwei Zentimeter höheren Sitzposition. In Summe ist der Jazz Crosstar ein fast vollständig ausgestatteter und effizienter Kleinwagen, den sich die Japaner ab mittlerweile 30.500 Euro aber auch sehr gut bezahlen lassen. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Fiat 600, Mitsubishi ASX, Suzuki Vitara, VW T-Cross.

- ⊕ niedriger Verbrauch, zügige Fahrleistungen innerorts, leicht erhöhte Sitzposition, variable Rücksitzbank, gute Sicherheitsausstattung
- ⊖ unter hoher Last lauter Motor, Totwinkel- und Querverkehr-Warner nicht verfügbar, langer Bremsweg, manuelle Leuchtweitenregulierung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem noch ordentlichen Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und recht schmalen Spaltmaßen, die Karosserieteile stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Dass der Jazz ein Vertreter der Kleinwagenklasse ist, kann er aber nicht verbergen. Es gibt keine Türrahmenverkleidungen, die heruntergelassen Fenstern klappern beim Schließen der Tür und die Kofferraummatte macht einen minderwertigen Eindruck. Immerhin: Die Radhäuser sind innen mit Filz ausgekleidet, was dem Geräuschkomfort zuträglich ist. Im Inneren ist die Verarbeitungsqualität bis auf vereinzelt schlecht entgratete Kanten und die wackelige Mittelkonsole in Ordnung, die Materialqualität holt einen aber wieder zurück auf den Boden der (harten) Tatsachen. Bis auf den Mittelteil des

Armaturenbretts, die Armauflagen vorn und ein dünnes Kniepolster am Mitteltunnel sind sämtliche Kunststoffteile hart. Der neue Jazz ist natürlich nicht das erste Auto, das der japanische Konzern baut - einem gewissen Preisdiktat ist man aber in der Kleinwagenklasse unterworfen. Insgesamt kann sich die Verarbeitung sehen lassen, sogar der Unterboden ist sorgfältig und großflächig verkleidet. Hauptsächlich die im Innenraum fast ausschließlich verwendeten, harten Kunststoffoberflächen verhindern eine bessere Benotung.

⊕ Großflächige Kunststoffbeplankungen rundherum schützen den Lack vor teuren Reparaturen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab offengehalten.

3,4 Alltagstauglichkeit

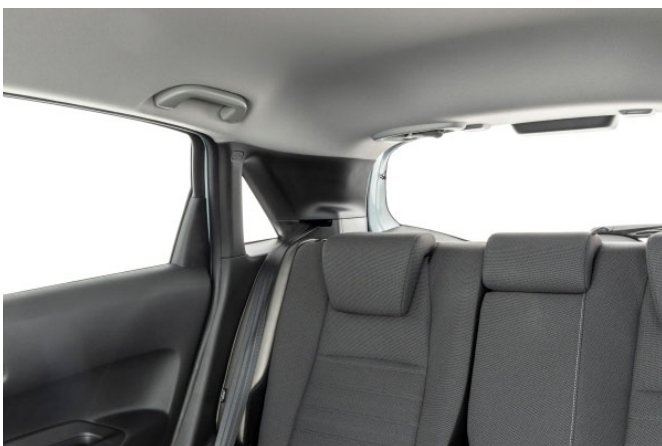
Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,3 l/100 km an, ergibt sich trotz des nur 40 Liter großen Tanks eine theoretische Reichweite von vernünftigen 750 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 440 kg - für einen Kleinwagen reicht das locker. Auf das Dach darf der Jazz Crosstar 50 kg laden, dazu gibt es eine serienmäßige Reling. Die optionale Anhängerkupplung erlaubt das Ziehen von Hängern bis dürftige 500 kg und bietet eine Stützlast von 50 kg - für zwei

schwere E-Bikes reicht das nicht mehr. Der Jazz ist im Stadtverkehr zuhause: Nur knapp über vier Meter Länge und sogar inklusive Außenspiegeln unter zwei Meter Breite sind prima, der Wendekreis von 10,5 m geht ebenfalls in Ordnung.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, denn ein Ersatz- oder Notrad bekommt man für den Jazz nicht.

3,1 Licht und Sicht

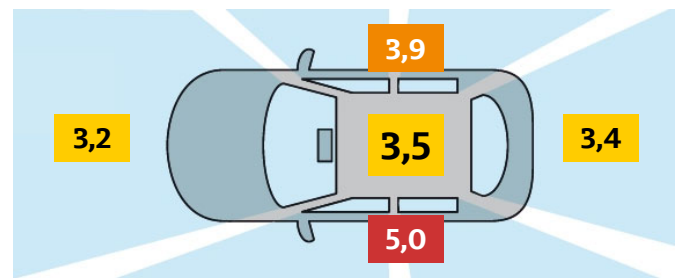
Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Straße angenehm homogen und in einer tageslichtähnlichen Farbe aus. Sie könnten zwar etwas leuchtstärker sein, zählen aber nicht zuletzt durch den serienmäßigen statischen Fernlichtassistenten und die LED-Nebelscheinwerfer zu den besseren Systemen dieser Fahrzeugklasse.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein. Immerhin sind die Kopfstützen vollständig versenkbar.

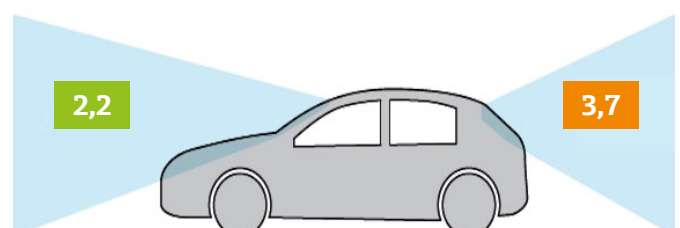
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Wehrmutstropfen: Die Leuchtweitenregulierung muss manuell verstellt werden, Innen- und Außenspiegel blenden nicht automatisch ab. Zudem gibt es keine Scheinwerferreinigungsanlage in der Preisliste, gleiches gilt für Kurven- oder Abbiegelicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung gibt der Jazz ein zwispältiges Bild ab. Die A-Säulen sind wirklich schmal und stören die Sicht verhältnismäßig wenig. Was sich aber auch

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Honda hat den Jazz mit für die Fahrzeuggröße üppigen Türausschnitten ausgestattet, so kommt man gut in das Fahrzeug und wieder hinaus. Zudem sind die Schweller niedrig und schmal, auch stehen an allen Türen Haltegriffe zur Verfügung. Die Sitzfläche liegt mit 47 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) in einer Höhe, die einen komfortablen Einstieg fördert und liegt damit etwa zwei Zentimeter höher als im "normalen" Jazz (Autotest 11/2020). Zudem gibt es Haltegriffe an allen äußeren Sitzplätzen.

⊖ Der Jazz Crosstar Advance ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über

3,3 Kofferraum-Volumen

Das Standard-Volumen bis zur Kofferraumabdeckung beträgt 260 l. Baut man die Kofferraumabdeckung aus und belädt das Abteil bis zum Dach, passen 355 l oder fünf Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen bis zur Scheibenunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) 735 l zur Verfügung. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen lassen sich bis zu 1.200 l verstauen. Unter dem Kofferraumboden befinden sich weitere 15 l Stauraum für kleinere Utensilien.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

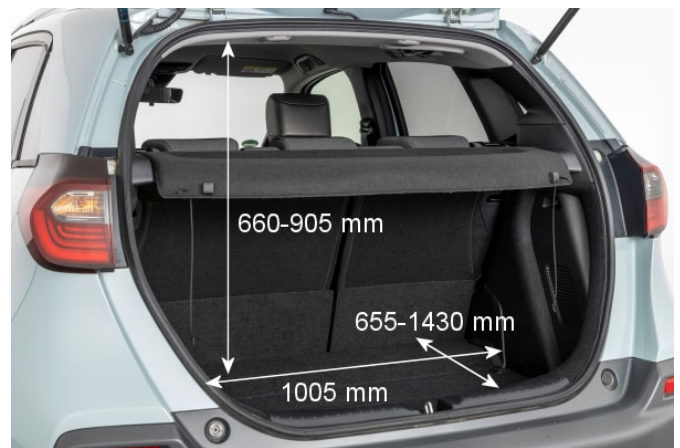
Eine elektrische Heckklappe gibt es für den Jazz nicht, man kommt aber dank vernünftig gestalteter Griffe gut klar. Allerdings stellt sie bei ihrer maximalen Öffnungshöhe schon für Personen ab etwa 1,85 m Körpergröße eine Gefahr für den Kopf dar. Der Kofferraum selbst ist gut nutzbar und bietet eine weitgehend ebene Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzen. Die stark abgerundeten Ecken links und rechts erschweren das Einladen breiter Gegenstände unnötig. Die Ladekante liegt angenehm niedrige 65 cm über der Fahrbahn, innen hat man aber eine Stufe von knapp neun Zentimetern.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlichen LED schwach ausgeleuchtet.

zeigt: Die hinteren C- und D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein.

⊕ Der kurze Jazz ist gut abzuschätzen, wenn man auch das Ende der Motorhaube nicht direkt sehen kann. Dennoch schön, dass Honda Einparkhilfen vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera serienmäßig verbaut.

einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



260 l Gepäck passen in den Kofferraum des Jazz. Das ist zwar der Fahrzeugklasse angemessen, aber deutlich weniger als noch beim Vorgänger (305 l).



Die niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer verhältnismäßig einfachen Übung.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilten Rücksitzlehnen kann man per Hebel oben an der Lehne umklappen, das geht dank des kompakten Fahrzeugformats auch vom Kofferraum aus. Den am Dachhimmel befestigten Mittelgurt muss man aber vorher aushängen. Zudem sollte man ein Auge auf die äußeren Gurte haben,

da man diese sonst beim Wiederaufstellen der Rücksitzlehnen in den Schlössern einklemmt und so beschädigen kann. Ein Fach für Kleinkram findet man unter dem Ladeboden, weitere Fächer wie etwa seitlich im Kofferraum gibt es aber nicht.

2,8 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Im Innenraum findet man sich schnell zurecht, alle wichtigen Funktionen sind logisch bedienbar. Dabei hilft zum Beispiel die mit einfachen Tasten und Drehreglern ausgestattete Klimautomatik. Auch hat man trotz des mittlerweile obligatorischen Touchscreens angenehmerweise noch einen Drehregler für die Lautstärkeregelung zur Verfügung. Dass der Jazz über eine separate Klimabedieneinheit verfügt, alle Tasten beleuchtet sind, alle Fenster über eine Auf- und Abwärtsautomatik verfügen und der Bordcomputer alle relevanten Infos bereit hält, rundet den guten Eindruck ab. Das Stichwort Bordcomputer leitet aber direkt zum größten Schwachpunkt des Jazz: Das digitale Kombiinstrument. Die Navigation durch die Untermenüs dort ist unnötig umständlich. Auch wenn man das System nach einiger Zeit durchschaut hat, wird es nie intuitiv. Zudem ist die Darstellung der Informationen und der grafische Aufbau an sich wenig ansprechend, die verschiedenen Symbole wirken wie zufällig über den Bildschirm verteilt.

⊖ Es fehlt eine Schminkspiegelbeleuchtung genauso wie Leseleuchten für die Rückbank. Zudem leistet sich der Honda viele kleinere Übersetzungsfehler in den Menüs.



Der Innenraum des Jazz ist ordentlich verarbeitet, die Materialanmutung kann die Fahrzeugklasse des Kleinwagens nicht verleugnen. Bei der Bedienung geht Honda den modischen Trend zum digitalen Kombiinstrument. Das muss nicht zwangsläufig ein Nachteil sein - beim Jazz ist die Umsetzung jedoch nicht optimal gelungen.

2,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Advance-Version ist der Jazz mit allem ausgestattet, was es für den Kleinwagen gibt. Bluetooth-Freisprecheinrichtung, DAB-Radio, Apple Carplay (wireless) und Android Auto sind genauso wie das Navigationssystem serienmäßig. USB-Anschlüsse gibt es vorn (2x USB-A) und hinten (2x USB-C), eine induktive Ladeschale bieten die Japaner im Jazz leider nicht an. Per My Honda-App lassen sich die wichtigsten Fahrzeuginformationen des Jazz mobil abrufen und das Auto auch aus der Ferne ver- und entriegeln. Dies ist in den ersten

drei Jahren ab Zulassung kostenfrei, danach muss ein Datenpaket gebucht werden. Letzteres ermöglicht auch einen Wifi-Hotspot, mit dem sich Endgeräte ins Fahrzeug-WLAN einbinden lassen. Fahrerprofile, welche vor allem dann praktisch sein können, wenn mehrere Personen den Jazz fahren, lassen sich nicht anlegen. Das Löschen von letzten Zielen und anderen privaten Daten gelingt leicht.

3,0 Raumangebot vorn

Nach oben hin hat man im Jazz mehr als genug Platz, denn auch mit über zwei Metern Körpergröße berührt der Kopf den Himmel noch nicht. Limitierend ist eher die Beinfreiheit, ab 1,85 Meter wird es je nach Sitzposition eng. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig, die schmalen A-Säulen und die

großen Fensterflächen sorgen für viel Licht im Innenraum. Die optionale Ambientebeleuchtung steigert das Raumempfinden bei Nachtfahrten - mit 1.500 Euro ist sie gemessen am Umfang aber deutlich zu teuer.

2,7 Raumangebot hinten

Hinten herrschen für einen Kleinwagen großzügige Platzverhältnisse, was die Beinfreiheit betrifft. Auch fast zwei Meter große Insassen kriegen ihre Beine unter, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Über dem Scheitel wird es eher eng, etwa 1,90 Meter kann man groß sein, bis man den Dachhimmel streift.

2,8 Innenraum-Variabilität

Hinten hat man im kleinen Honda quasi keine Ablagen, außer den Lehnentaschen und kleinen Türfächern. Trinkt man aus einem Becher, muss man ihn die ganze Zeit über in der Hand halten, denn Becherhalter gibt es nicht.

⊕ Auch beim Jazz Crosstar gibt es im Fond die Magic Seats - sie lassen sich nicht nur flach umklappen, sondern auch hochstellen. Dafür klappt man die Sitzfläche nach oben und kann dann auch hohe Gegenstände wie etwa eine Zimmerpflanze einladen. Ablagen gibt es in der ersten Reihe



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,90 m Platz.

einige, wie etwa zwei - wenn auch kleine - Handschuhfächer. Becher bekommt man entweder in den Haltern im Armaturenbrett unter oder auf der Mittelkonsole. Auch an eine Ablage für das Smartphone wurde gedacht.

3,2 KOMFORT

3,1 Federung

MacPherson-Federbeine vorn und Verbundlenkerachse hinten - das ist die übliche Bauart im kostensensiblen Kleinwagensegment. Vernünftig abgestimmt kann aber auch die einfache Technik überzeugen. Für den Jazz gilt dies. Zwar federt er gerade auf Kanaldeckeln und ähnlichem etwas bockig an, zeigt

hier aber keine übertriebene Härte. Auf Landstraße und Autobahn schluckt er Bodenwellen recht gekonnt und verschont die Insassen mit allzu starken Anregungen. Insgesamt passt die Charakteristik des Fahrwerks zu den Erwartungen an den Jazz.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich in seinen Grundfunktionen (Längsrichtung, Höhe, Lehnenneigung) mechanisch einstellen, beim Beifahrersitz verzichtet Honda auf eine Höheneinstellung. Eine Sitzneigungseinstellung oder eine einstellbare Lendenwirbelstütze bietet Honda für den Kleinwagen nicht an. Zumindest ist die Sitzkontur gelungen, der Seitenhalt ist gut und die Sitzfläche ist ausreichend lang dimensioniert. Hinten sitzt

man auf einer klassenüblich nicht sehr bequemen Bank, durch den niedrigen Fahrzeugboden aber immerhin mit einem angenehmen Kniewinkel.

⊖ Die längsverstellbaren Kopfstützen gibt es in der aktuellen Baureihe nicht mehr.

3,4 Innengeräusch

Bewegt man den Honda bewusst gelassen, ist er ein angenehm ruhiger Kleinwagen. Sobald aber spontan viel Leistung abgefordert wird und der Motor höher drehen muss, wird er laut - zu laut. Das ist zwar auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu weniger Leistungsabforderung und damit zu weniger Verbrauch zu nötigen, dennoch wären hier effektive lärmreduzierende Maß-

nahmen wünschenswert. Denn die sonstigen Fahrgeräusche sind niedrig und auch Windgeräusche fallen nicht explizit auf. In der Summe ergeben sich bei konstant 130 km/h schließlich 70,1 dB(A) als Innengeräuschpegel, was letztlich nur zufriedenstellend ist.

3,0 Klimatisierung

Die gute Nachricht: Eine Klimaautomatik ist Serie. Die weniger gute: Sie beschränkt sich auf die rudimentären Funktionen. Weder hat sie mehrere Temperaturzonen noch lässt sich die Intensität verändern. Eine Umluftautomatik vermisst man auch, genauso wie Luftdüsen, bei denen man Luftstromstärke

und -richtung getrennt voneinander regeln kann. Sowohl Sitz- als auch Lenkradheizung sind in der Ausstattung Advance serienmäßig an Bord, das gleiche gilt für die abgedunkelte Verglasung ab der B-Säule.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

Der Elektromotor im Jazz leistet 122 PS und maximal 253 Nm Drehmoment. Er beschleunigt den Kleinwagen in 9,7 Sekunden von null auf 100 km/h, maximal rennt der Japaner 175 km/h. Der Vierzylinder-Benziner erzeugt den nötigen Strom, leistet aber nur 107 PS - der Jazz hält also immer etwas Strom im Akku in der Hinterhand, um 122 PS leisten zu können. Bei moderater Leistungsabforderung und mittlerem Tempo koppelt die Elektronik den Verbrenner direkt an die Antriebsräder, was die Effizienz erhöht und den Kraftstoffverbrauch signifikant

senkt. Gegenüber einem reinen Verbrenner-Modell hat die Hybrid-Variante den Vorteil des spontanen Ansprechens auf Gasbefehle, wie es das sonst nur bei Elektroautos gibt. In etwa 1,2 s geht es so beispielsweise von 15 auf 30 km/h - für einen Alltagswagen im Kleinwagensegment wirklich flott. Die Beschleunigung von 60 bis 100 km/h - zum Beispiel für einen Überholvorgang auf der Landstraße - gelingt in 5,8 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 8,0 s. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Honda mit 9,7 s an.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Solange der Jazz nur elektrisch angetrieben wird, geht es leise und sehr harmonisch zu - keine auffällige Akustik, keine Vibrationen. Die gebotene Laufkultur ist erstklassig. Diese Bewertung gilt jedoch nicht für den Verbrennungsmotor. Während der Vierzylinder bei niedrigen und mittleren Drehzahlen noch recht harmonisch läuft, verliert er bei höheren Drehzahlen die Contenance. Dann ergeben sich spürbare Vibrationen am Lenkrad und an den Pedalen und der Motor plärrt derart uncharmant in den Innenraum, dass man schnell freiwillig wieder etwas das Gas zurücknimmt - in der Hoffnung, das

Aggregat zu beruhigen. Interessantes Detail bei hoher Last ist aber die Steuerung der Drehzahl, die dann so schwankt, wie es durch Schaltvorgänge auch geschehen würde. Damit will Honda offensichtlich ein für die Ohren etwas weniger strapazierendes akustisches Verhalten darstellen. Andere Autos mit stufenloser Kraftübertragung halten unter hoher Last stoisch eine Drehzahl, was unangenehmer ist. Abgesehen davon entfaltet sich die Leistung des Antriebs schön gleichmäßig, der Elektromotor sorgt für schnelles Ansprechen.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das e-CVT von Honda ist kein Getriebe im herkömmlichen Sinn. Für den Fahrer ergibt sich der Eindruck eines stufenlosen Getriebes, denn auf Gasbefehle hin setzt sich der Jazz in Bewegung, in Abhängigkeit der Leistungsabforderung mit mehr oder weniger hoher Drehzahl. Reicht der Strom in der Pufferbatterie nicht aus, wird der Verbrenner zugeschaltet und liefert den für den E-Antrieb nötigen Strom. Es entsteht also der typische Eindruck: Hohe Leistungsabforderung sorgt für hohe Verbrennerdrehzahlen, moderate Leistungsabforderung für

niedrigere Drehzahlen. Der Vorteil dieser Konstruktion ist das gleichmäßige Beschleunigen, ohne jegliches Rucken, wie es bei Automaten mit Schaltstufen auftreten kann. Dank Elektroantrieb lässt sich das Anfahren wie auch das Rangieren sehr fein dosieren. Die Fahrtrichtung wird über einen konventionellen Getriebewählhebel mit klarer Beschriftung vorgegeben. Eine Autoholdfunktion der elektrischen Handbremse ist serienmäßig.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf ist tadellos, auch in Kurven zieht der Jazz zwar wankend und wenig ambitioniert, aber auch von

Lastwechseln weitgehend unberührt seine Bahn. Im ADAC Ausweichtest fährt der kleine Honda von effektiven ESP-

Eingriffen begleitet und untersteuernd, aber stets lenkbar durch den Parcours - besonders dynamisch ist das zwar nicht, aber sicher. Die Anfahrtraktion ist gut, der E-Motor reagiert bei Schlupf zügig auf die vorliegenden Gripverhältnisse. Die Aufbaubewegungen sind für einen Kleinwagen recht ausgeprägt, mindern die Fahrstabilität aber nicht über Gebühr.

2,5 Lenkung

⊕ Zwar ist die Lenkung um die Nulllage herum eher indifferent, auf kurvigen Landstraßen aber fällt das passende Lenkmoment positiv auf. Besonders viel Rückmeldung liefert sie zwar nicht, insgesamt aber ist die Lenkung unauffällig-passend zum Kleinwagen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

3,4 Bremse
























Die auf dem Jazz montierten, rollwiderstandsoptimierten Reifen taugen zum Spritsparen, bei der Bremswegmessung aber patzt der Honda: 37,7 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind zu viel. Das Pedalgefühl passt immerhin, das Verschmelzen von Rekuperationsverzögerung und mechanischer Fahrzeugbremse ist unauffällig. Die Rekuperation lässt sich im Gegensatz zum Modell Advance Sport nicht über Schaltwippen am Lenkrad beeinflussen.

2,3 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Jazz kommt in jeder Ausstattungsvariante mit einer Kamera hinter der Frontscheibe, welche zahlreiche Assistenzfunktionen ermöglicht. So erkennt er Verkehrsschilder und kann die aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung per Tastendruck in die Geschwindigkeitsregelung übernehmen. Auch der aktive Spurhalteassistent, der Notbremsassistent (reagiert auch in Kreuzungssituationen auf entgegenkommenden Verkehr) und der Abstandshaltetempomat bauen auf die Informationen, die die Kamera liefert. Die meisten Systeme arbeiten mit einem zusätzlichen Radarsensor und sind einem nur auf eine Kamera setzenden System überlegen, da dieser auch bei schlechtem Wetter noch aussagekräftige Daten liefert. Im Test konnte das einfachere Setup des Jazz aber tatsächlich auch bei nächtlichen Regenfahrten noch weitgehend verlässlich arbeiten, ohne aber an die Qualität und Robustheit von hochentwickelten, kombinierten Radar-, Kamerasystemen heranzureichen. Um den Fahrer in Stausituationen zu entlasten, kann der Jazz sowohl den Abstand als auch die Spur für eine begrenzte Zeit selbstständig halten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

⊖ Beim Crosstar sind zwei für ein Stadtauto sinnvolle aktive Sicherheitsausstattungen nicht verfügbar. So müssen Kunden neben dem Totwinkel- auch auf den Querverkehrwarner

verzichten. Beide Ausstattungsmerkmale benötigen Radarsensoren im Fahrzeugheck, die Honda beim Crosstar nicht verbaut.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Jazz im Kapitel passive Sicherheit 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 11/2020). Für einen typischen Kleinwagen hat der Jazz überdurchschnittlich viele Airbags verbaut. Neben Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer gibt es auch hinten außen Seitenairbags und über die komplette Fahrzeuglänge reichende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Knie-Airbag für den Fahrer und einen sogenannten Centerbag, der sich zwischen Fahrer und Beifahrer entfaltet. Die Kopfstützen vorn

schützen Insassen bis 1,90 Meter, hinten bis 1,75 Meter. Vorbildlich: Auch die mittlere Fondkopfstütze kann man so weit herausziehen wie die äußeren beiden.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Aufbewahrungsort, wodurch man in der Hektik des Notfalls und gerade bei gefülltem Kofferraum unter Umständen länger danach kramen muss.

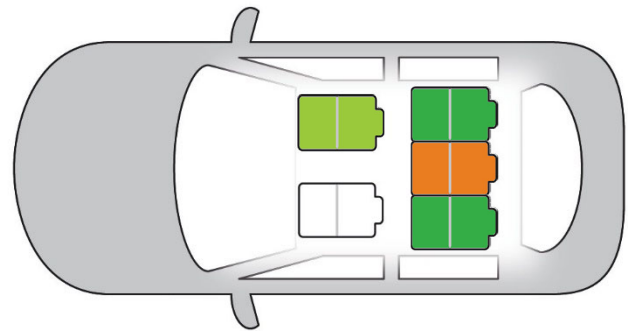
2,8 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Jazz im Kapitel Kindersicherheit 83 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 11/2020). Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen kann man Kindersitze per Gurt gut befestigen. Hinten außen stehen auch Isofix-Bügel zur Verfügung. Verwendet man raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Stützfuß, kann man die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben - eine Sitzprobe vor dem Kindersitzkauf ist wie immer angeraten.

⊖ Auf dem mittleren Fondsitz kann man Kindersitze nicht ordentlich fixieren. Zudem sind die Gurtanlenkpunkte so weit im Sitzbereich der äußeren Sitze, dass man dann dort schlecht sitzen kann. Der Einklemmschutz der Fensterheber ist nur im Automatik-Modus aktiv. Zieht und hält man die Fensterheberschalter, fahren sie mit voller Kraft zu. Die Kindersicherung der Fondtüren ist auch von kleinen Kindern bedienbar.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Honda Jazz im Kapitel Fußgängerschutz 80 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 11/2020). Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der Scheinwerfer und der harten A-Säulen hoch. Die Frontschürze und die Motorhaube sind gut entschärft. Ein Notbremsassistent mit

Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jazz liegt bei 5,3 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 145 g/km. Im Bereich CO₂ gibt es dafür 35 von 50 Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch des Japaners bei niedrigen 3,5 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei hohen 7,3 l/100 km. Das aufwändige Motorkonzept kann seine Vorteile also hauptsächlich im Stadtverkehr ausspielen. Wer häufiger auf der Autobahn unterwegs ist, findet anderswo sparsamere Kleinwagen.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Benziner ist weitgehend sauber. Weder die CO-, noch die Feinstaub-Emissionen geben Anlass zu ernster Kritik. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Jazz fast überall unter den Grenzwerten. Die Abgase werden zusätzlich mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 30.500 Euro ruft Honda für den Jazz Crosstar Advance auf – definitiv ein stolzer Preis für einen Kleinwagen. Immerhin: Bis auf die beiden Optionen Anhängerkupplung und Ambientebeleuchtung ist alles serienmäßig verbaut, was Honda für den Jazz anbietet. Dies reicht vom Navigationssystem über die Lenkradheizung bis zu den Fahrassistenzfunktionen. Das relativiert den Preis zumindest ein Stück weit. Bewegt man den Jazz vorrangig Innerorts und lässt ihn seine Verbrauchsvorteile ausspielen, sind die Betriebskosten recht günstig. Die Versicherungseinstufungen sind im Bereich der Vollkasko allerdings eher teuer (KH 17, TK 22, VK 25). Die allgemeine Fahrzeuggarantie beträgt drei Jahre/100.000 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

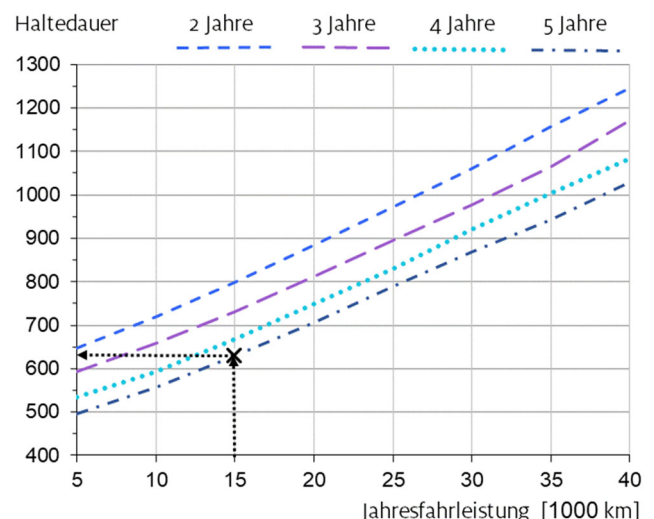
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den 35 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es 84 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 630 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	3,6 208/588/960 40/400
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,08
Herstellungsland	England
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	68,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	171

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/E-Motor), Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	90 kW/122 PS
Maximales Drehmoment	253 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	108 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.105/1.725/1.556 mm
Leergewicht/Zuladung	1.320/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	304/1.205 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre (Auspuff 5 Jahre)
Produktion	England, Swindon

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	185/60 R15 86H
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Enasace EC 300+
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Ecotest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,5/4,9/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	126 g/km (WTW* 145 g/km)
Reichweite	755 km
Innengeräusch 130 km/h	70,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.250/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/735/1.200 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	314 Euro
Monatliche Gesamtkosten	630 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/22		
Basispreis Jazz Crosstar 1.5 i-MMD e:HEV Advance e-CVT	30.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.04.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.571 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.250 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,4
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	1,8
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	2,5
Federung	3,1	Schadstoffe	1,1
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	3,0		

Stand: Oktober 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak