



Honda Jazz (2015-2020)

Raumwunder-Kleinwagen

Der Honda Jazz der vierten Generation ist 2015 in Deutschland auf den Markt gekommen. Der Kleinwagen überzeugt vor allem durch sein cleveres, Van-artiges Raumkonzept. Da der Tank nicht, wie sonst üblich, unter der Rückbank sitzt, sondern unter den Vordersitzen, ergibt sich eine etwas erhöhte Sitzposition und dadurch ein bequemer Zustieg. Größter Vorteil dieser Konstruktion ist, dass dadurch die Sitzflächen der Rückbank nach oben geklappt werden können und so im Fond hohe Gegenstände einfach transportiert werden können. Wie in den meisten Autos üblich kann trotzdem die Rück Sitzlehne zu einer ebenen Ladefläche umgeklappt werden, wodurch auch lange Gegenstände gut transportiert werden können. Das Platzangebot ist für die Fahrzeugklasse vorn und hinten gut. Der Kofferraum ist überdurchschnittlich groß. Die Bedienung der Grundfunktionen gestaltet sich einfach. Für zielsichere Eingaben beim Infotainment braucht es aber Eingewöhnung. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt und passt nicht immer zum sonst vernunftbetonten Auto. Beim TÜV-Mängelreport schneidet der Honda Jazz weit überdurchschnittlich gut ab. Kein anderer Kleinwagen kommt auf bessere Werte! In der ADAC Pannenstatistik sind die Werte deutlich schlechter, liegen aber zum Großteil immer noch im Mittelfeld.

Empfehlung: Zwei verschiedene Benzinmotoren sind im Honda Jazz zu haben. Der kleinere 1.3 i-VTEC genügt im Alltag zwar, für zügiges Vorankommen muss der Motor aber weit ausgedreht werden. Ähnliches gilt auch für den etwas kräftigeren 1.5 i-VTEC, der zumindest bei voller Leistungsabgabe für ordentliche Fahrleistungen sorgt. Daher empfehlen wir im Zweifel eher das größere Aggregat. Der Kraftstoffverbrauch liegt beim 1.5er unwesentlich höher. Beide Motoren gelten als standfest.

- ⊕ bequemer Ein-/Ausstieg, niedrige Ladekante, sichere Fahreigenschaften, gutes Platzangebot, praktisches Sitzkonzept, sicheres Fahrverhalten, umfangreiche Sicherheitsausstattung, großer Kofferraum
- ⊖ lauter Innenraum, fehlender Fenstereinklemmschutz, durchzugsschwache und laute Motoren, teils unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme, hintere Fenster ohne Einklemmschutz, mäßiges Halogenlicht

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ADAC-Bewertung	-	16,2	-	-	-	-

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	7,9	6,5	4,7	3,1	2,2	1,3
	14,3	13,3	10,8	8,2	6,4	5,0
	20,7	20,0	16,9	13,2	10,7	8,7
	27,1	26,8	23,0	18,3	14,9	12,4
	>27,1	>26,8	>23,0	>18,3	>14,9	>12,4

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In diesem Kapitel zeigt der Honda Jazz ein zweiteiliges Bild. Im TÜV-Report kommt der Kleinwagen auf die besten Werte seiner Fahrzeugklasse. Besondere Problemstellen sind hierbei nicht bekannt. In der ADAC Pannenstatistik hingegen schneidet der Japaner zumeist durchschnittlich ab. In einzelnen Jahren liegt die Pannenkennziffer dagegen sogar über dem Durchschnitt. Sehr häufig war eine leere Starterbatterie Ursache für eine Panne.
Häufige Bauteilfehler	Starterbatterie (2015-2020), Zündkerze (2015-2019)
Rückrufe	<p>1/2020: An den Fahrzeugen wurde der Takata Airbag-Inflator bereits im Rahmen einer früheren Rückrufaktion ausgetauscht und durch einen Inflator derselben Bauart des Herstellers Takata ersetzt. Das hatte den Zweck umgehend jegliches Sicherheitsrisiko auszuschließen. Es war zu diesem Zeitpunkt bereits erwiesen, dass neue Takata Airbags in den ersten Betriebsjahren kein Risiko darstellen. Nun werden diese Takata Airbag-Inflatoren nochmals gegen Inflatoren eines anderen Herstellers ausgetauscht. Diese Inflatoren entsprechen nun der endgültigen Abhilfemaßnahme. Dauer in d. Werkstatt: ein halber Tag. Betroffene Fzg. in Deutschland: 23.197 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>10/2020: Bei den Fahrzeugen kann der hintere mittlere Gurtbandsensor fehlerhaft sein. Fällt der Fahrzeug-Sensor während eines Unfalls aus, kann unter Umständen keine ordnungsgemäße Rückhaltewirkung gewährleistet werden. Abhilfe: Der Gurt wird in der Werkstatt überprüft und ggf. ausgetauscht. Dauer in d. Werkstatt: bis zu 2 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 317 (auch andere Modelle betroffen)</p>

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/2015	Einführung der vierten Generation des fünftürigen Schrägheckmodells mit einer Motorvariante: 1.3 i-VTEC (75 kW/102 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 6b (NEFZ); City-Notbremsassistent serienmäßig
01/2018	Modellpflege und Facelift, neue zusätzliche Motorvariante 1.5 i-VTEC (96 kW/130 PS); LED-Scheinwerfer für höhere Ausstattungsvarianten serienmäßig
09/2018	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP (WLTP)
08/2019	Motor 1.3 i-VTEC (75 kW/102 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)
02/2020	Motor 1.5 i-VTEC (96 kW/130 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)
06/2020	Baureihe eingestellt, neues Nachfolgemodell (ab 07/2020)

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	3995/1694/1525
Breite mit Spiegeln [mm]	1980
Kofferraumvolumen [l]	354
Dachlast [kg]	35

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.3 i-VTEC	1.3 i-VTEC CVT	1.5 i-VTEC	1.5 i-VTEC CVT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1318	4/1318	4/1498	4/1498
Leistung [kW/PS]	75/102	75/102	96/130	96/130
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	123/5000	123/5000	155/4600	155/4600
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	11,2	12,0	8,7	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	182	190	190
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,1 l S (NEFZ)	4,7 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	5,5 l S (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	116	106	134	125
CO ₂ -Effizienzklasse	C	B	D	D
Anhängelast gebremst/unge- [kg]	1000/450	1000/450	1000/450	1000/450
Tankinhalt [l]	40,0	40,0	40,0	40,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/21	17/21/21	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr* [Euro]	70	50	108	90
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d-TEMP (WLTP)	Euro 6d-TEMP (WLTP)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.3 i-VTEC	1.3 i-VTEC CVT	1.5 i-VTEC	1.5 i-VTEC CVT
Wartung 1	140	140	170	170
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	240	240	210	320
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Bremsscheiben und -beläge vorne	440	440	480	480
Bremsscheiben und -beläge hinten	380	380	420	420
Auspuffanlage (nach Kat)	810	810	810	810
Kupplung	1020	-	1020	-
Generator	1090	1090	1090	1090
Anlasser	1000	1000	1000	1000

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.3 i-VTEC	1.3 i-VTEC CVT	1.5 i-VTEC	1.5 i-VTEC CVT
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	105	103	108	106
Betriebskosten (Kraftstoff)	137	128	155	146
Werkstatt-/Reifenkosten	79	79	81	84
Gesamtkosten pro Monat	320	310	344	336
Gesamtkosten pro km [Cent]	25,6	24,8	27,5	26,9

Garantien

Der Jazz hat eine allgemeine Garantie drei Jahre oder bis 100.000 km. Zudem gibt Honda drei Jahre Garantie auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Auf bestimmte Fahrzeugkomponenten (Aufhängung, Antriebswellen, Brems- und Kraftstoffleitungen, Kraftstofftank) gibt es zehn Jahre Garantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2015 ★★★★★

Der Honda Jazz ab 2015 ist noch ein Stück sicherer geworden. Er erreicht bei der Insassensicherheit klar die 5 Sterne, bei der aktiven Sicherheit besteht aber noch etwas Verbesserungspotenzial. Das Fahrzeug besitzt Front-, Seiten- und Vorhang-airbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf allen Sitzplätzen. Auch Serie: Gurtwarner (vorne und hinten), ESP und ein City-Notbremssystem. Gegen Aufpreis gibt es einen Geschwindigkeitsbegrenzer und einen Spurverlassenswarner. Ein Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten wird nicht angeboten.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.