



## Honda Jazz 1.5 i-MMD Executive e-CVT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (80 kW/109 PS)

Effizienz und CO<sub>2</sub>-Einsparung sind die Gebote der Stunde - Automobilhersteller tragen dem mit verschiedensten Konzepten Rechnung. Der Ansatz, den Honda beim neuen Jazz verfolgt, ist ein sehr unkonventioneller: Sie kombinieren einen 109 PS starken Elektromotor mit einem 98 PS starken 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 mit gefühlt unzähligen verschiedenen Betriebsmodi, entscheidend ist aber beim ADAC Autotest, was hinten rauskommt. Und das ist nicht schlecht: 5,1 Liter Super auf 100 Kilometer reichen dem Honda. Bewegt man den Kleinwagen hauptsächlich in der Stadt und meidet die Autobahn, kann man ihn auch leicht mit vier Litern pro 100 Kilometer fahren. Der bei hoher Last nicht sehr charmant dröhnende Motor erzieht ohnehin dazu, die volle Leistung des Antriebsaggregats nicht allzu oft auszureizen.

Ansonsten ist der Jazz mit dem Fahrzeugsegment entsprechend eher günstigen Materialien gebaut, die Verarbeitung passt aber. Zudem bietet er viele clevere Details wie die hochklappbare Fondsitze, viele Ablagen rund um das Cockpit und vor allem eine mannigfaltige Serienausstattung. Ob Navigationssystem, Lenkradheizung oder Rückfahrkamera, der Jazz überzeugt mit seiner Staffierung. Zudem sind auch die Assistenzsysteme vielfältig, die Fahrsicherheit hoch und die Abgase gut gereinigt.

Da ist der auf den ersten Blick nicht besonders niedrige Grundpreis von 24.516 Euro auch nicht zu hoch gegriffen. **Konkurrenten:** u.a. Audi A1, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.

⊕ niedriger Verbrauch, clevere Rückbank, umfassende Serienausstattung

⊖ unter hoher Last lauter Motor, langer Bremsweg, manuelle Leuchtweitenregulierung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,7

### Zielgruppencheck

Familie 3,2

City 2,9

60+ Senioren 2,6

Langstrecke 2,9

Transport 3,2

Fahrspaß 3,4

Preis/Leistung 2,0

Ecotest ★★★★★☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,4 Verarbeitung

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

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,1 l/100 km an, ergibt sich trotz des nur 40 Liter großen Tanks eine theoretische Reichweite von vernünftigen 780 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 460 kg – für einen Kleinwagen reicht das locker. Der Jazz ist im Stadtverkehr zuhause: Nur knapp über vier Meter Länge und sogar inklusive Außenspiegeln unter zwei Metern Breite sind prima, nur der Wendekreis von 11,2 m könnte für einen Kleinwagen noch etwas kleiner ausfallen

⊖ Auf dem Dach darf man nur bis zu 35 Kilogramm transportieren, eine Reling gibt es für den normalen Jazz nicht.

### 2,8 Licht und Sicht

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Straße angenehm homogen und in einer dem Tageslicht ähnlichen Farbe aus, etwas leuchtstärker könnten sie aber sein. Gerade durch den ebenfalls serienmäßigen Fernlichtassistenten wäre das Scheinwerfersystem in der Fahrzeugklasse eines der besseren - wenn nicht die Leuchtweite manuell über ein Rädchen im Armaturenbrett zu regulieren wäre. Eine automatische Regulierung sollte heutzutage drin sein. Kurven- und Abbiegelicht gibt es auch nicht.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung gibt der Jazz ein zwiespältiges Bild ab. Die A-Säulen sind wirklich schmal und stören die



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

fast ausschließlich verwendeten, harten Kunststoffoberflächen konterkarieren eine bessere Benotung.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Haltestab offengehalten.

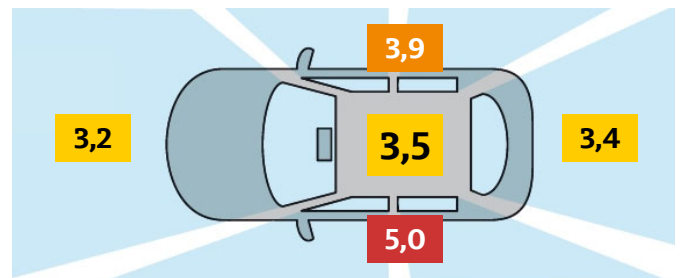
Dafür müsste man die kunststoffbeplante Crosstar-Variante des Hondas nehmen. Dann bekommt man eine Reling und 50 Kilogramm maximale Dachlast.

Nicht nur sind keine Anhänger vorgesehen, auch kann man mangels erlaubter Stützlast keine Anhängerkupplung für einen Fahrradträger oder ähnliches montieren. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder mit der ADAC-Mitgliedschaft behelfen, denn ein Ersatz- oder Notrad bekommt man für den Jazz nicht.

Sicht verhältnismäßig wenig. Was sich aber auch zeigt: Die hintersten C- und D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein.

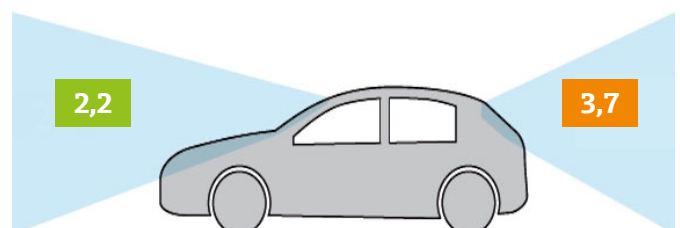
### Rundumsicht

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.



⊕ 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.

## 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.

⊖ Der Jazz Executive ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 3,3 Kofferraum-Volumen

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



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

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappe gibt es für den Jazz nicht, man kommt aber dank vernünftig gestalteter Griffe gut klar. Der Kofferraum selbst ist gut nutzbar, wenn auch die stark abgerundeten Ecken links und rechts an der Ladekante das Einladen breiter Gegenstände erschweren. Die Ladekante liegt angenehm niedrige 62 Zentimeter über der Fahrbahn, innen hat man aber eine Stufe von knapp neun Zentimetern.

⊖ Ärgerlich ist die Stufe im Kofferraumboden - gerade weil die Rücksitze beim Umklappen eigentlich eben zum Kofferraumboden sind. Zudem ist die eine Lampe, mit der der Laderaum ausgeleuchtet wird, im Dunkeln schlicht zu wenig.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die 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 Schließern 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. Ein Trenngitter für das Ladeabteil ist im Honda-Zubehör erhältlich.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Im Innenraum findet man sich schnell zurecht, alle wichtigen Funktionen sind sinnfällig 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 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, bleibt es schlichtweg umständlich. 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.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Executive-Version ist der Jazz mit allem ausgestattet, was es für den Kleinwagen gibt. Analoges und digitales Radioempfang, Apple Carplay (auch wireless) und Android Auto sind genauso wie das Garmin-Navigationssystem serienmäßig. Buht man entsprechende Datenpakete, geht der Jazz online und bietet einen W-LAN-Hotspot. Per App lassen sich einige Daten des Jazz mobil abrufen und das Auto auch aus der Ferne ver- und entriegeln.

Im Jazz gibt es gegen eine jährliche Gebühr auch einen Sprachassistenten, der freie Sprache umsetzen können soll. Aktiviert man ihn mit dem Befehl "OK Honda", erscheint ein

### 3,0 Raumangebot vorn

Nach oben hin hat man im Jazz mehr als genug Platz, denn auch mit über zwei Metern Körpergröße bleibt die Frisur unverfehrt. Limitierend ist eher die Beinfreiheit, ab 1,85 Meter wird

### 2,9 Raumangebot hinten

Hinten herrschen für einen Kleinwagen großzügige Platzverhältnisse, was die Beinfreiheit betrifft. Auch fast zwei Meter große Insassen kriegen ihre Beine unter, selbst wenn der Vordersitz ganz nach hinten geschoben 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 neuen Jazz 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 bei den Vordersitzen



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.

nett gestaltetes und animiertes Gesicht im Strichmännchen-Look und wartet auf Anweisungen. Im Test klappte die Spracherkennung aber nicht besonders zuverlässig, zudem ist der Funktionsumfang nicht so groß wie bei Wettbewerbern.

es je nach Sitzposition eng. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig, die schmalen A-Säulen und die großen Fensterflächen sorgen für viel Licht im Innenraum.



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 Handy wurde gedacht.

## 3,1 KOMFORT

### 2,8 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 gekonnt und lässt Stuckern erst gar nicht aufkommen.

### 3,3 Sitze

Die Vordersitze hinterlassen einen zwiespaltenen Eindruck. Einerseits vermisst man auf der Beifahrerseite die Höhenverstellung, auch eine Sitzneigungseinstellung oder eine einstellbare Lordosenstütze wären nett - Honda bietet aber nichts an. Andererseits ist die Sitzkontur gerade bei der Lehne gelungen, man sitzt passend gestützt von den Seitenwangen auf nicht zu

kurzen Flächen. Zudem sind die Kopfstützen nicht nur in der Höhe, sondern auch längs einstellbar.

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

### 3,3 Innengeräusch

Bewegt man den Honda ruhig und gelassen, ist er ein angenehm leises und ruhiges Reisefahrzeug. Aber wenn mehr Leistung abgefordert wird und der Motor höher drehen muss, dann 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 Maßnahmen 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 69,9 dB(A) als Innengeräuschpegel, was letztlich nur zufriedenstellend ist.

### 3,0 Klimatisierung

Die gute Nachricht: Eine Klimaautomatik ist Serie. Die weniger gute: Besondere Features bietet sie nicht. 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.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor im Jazz leistet 109 PS und maximal 253 Nm Drehmoment. Er beschleunigt den Kleinwagen in 9,5 Sekunden von null auf 100 km/h, maximal rennt der Japaner 175 km/h. Der Vierzylinder-Benziner erzeugt den nötigen Strom, leistet aber nur 98 PS - der Jazz hält also immer etwas Strom im Akku in der Hinterhand, um 109 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 1,6 Sekunden geht es so beispielsweise von 15 auf 30 km/h. Die Beschleunigung von 60 bis 100 km/h - zum Beispiel für einen Überholvorgang auf der Landstraße - gelingt in 6,4 Sekunden.

### 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 von Honda als e-CVT beschriebene ist kein klassisches 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 völlig 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.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf ist tadellos, auch in Kurven zieht der Jazz zwar wankend, aber auch von Lastwechseln weitgehend unberührt seine Bahn. Im ADAC Ausweichtest fährt der kleine

Honda von passenden ESP-Eingriffen begleitet und untersteuert, aber stets lenkbar durch den Parcours - sonderlich dynamisch ist das zwar nicht, aber sicher.

### 2,4 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. Mit 2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie angenehm direkt übersetzt.

### 3,5 Bremse

Die auf dem Jazz montierten, rollwiderstandsoptimierten Reifen taugen zum Spritsparen, bei der Bremswegmessung aber patzt der Honda: 37,9 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind zu

viel. Das Pedalgefühl passt immerhin, das Verschmelzen von Rekuperationsverzögerung und mechanischer Fahrzeugbremse ist unauffällig.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Jazz kommt in jeder Ausstattungsvariante mit einer Kamera hinter der Frontscheibe, über die allerhand Funktionen abgedeckt werden. So erkennt er Verkehrsschilder und kann die aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung in den Geschwindigkeitsbegrenzer 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. Grundsätzlich ist ein zusätzlicher Radarsensor einem nur auf eine Kamera setzenden System überlegen, da er auch bei schlechtem Wetter noch Daten über die Verkehrssituation liefert. Die Kamera im Jazz konnte im Test aber tatsächlich auch bei nächtlichen Regenfahrten noch weitgehend verlässlich arbeiten, ohne aber an die Qualität von hochentwickelten, kombinierten Radar- Kamerasystemen heranzureichen. Radarsensoren hat der Jazz Executive aber an anderer Stelle, und zwar links und recht im Heckstoßfänger. Damit erkennt er Fahrzeuge im toten Winkel und warnt bei Bedarf vor einem Spurwechsel - leider reicht das abgedeckte Feld nur bis vier Meter hinter den Honda. Gleichzeitig detektieren die Sensoren beim Ausparken rückwärtigen Querverkehr. Gut zu wissen: Wählt man den Honda Jazz Crosstar Executive mit den robust wirkenden Fahrzeugverplankungen, sind die Sensoren im Stoßfänger nicht verfügbar.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Airbags hat der Jazz einige zu bieten. Neben Front und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer gibt es auch hinten außen Seitenairbags und über die komplette Fahrzeuglänge reichende Kopfairbags. Die Knie des Fahrers werden ebenfalls durch einen Luftsack geschützt, zudem gibt es einen weiteren Airbag, der sich zwischen Fahrer und Beifahrer entfaltet. Die Kopfstützen vorn schützen Insassen bis 1,95 Meter, hinten bis 1,70 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

⊕ Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen kann man Kindersitze per Gurt gut befestigen. Hinten außen stehen auch Isofix-Bügel zur Verfügung. Verwendet man

## 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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

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.

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen.

Der Jazz ist zwar kein Elektroauto oder kann wie ein Plugin-Hybrid längere Strecken rein elektrisch zurücklegen, immer

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

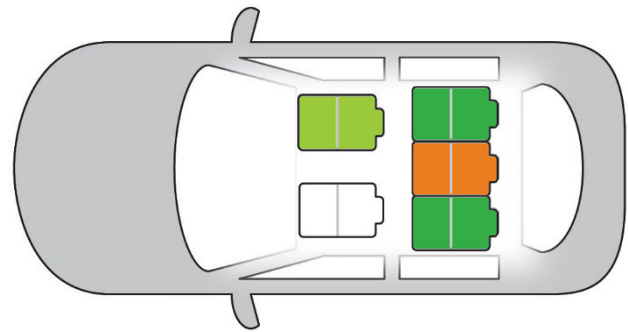
⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jazz liegt bei 5,1 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 142 g/km. Im Bereich CO<sub>2</sub> gibt es dafür 36 von 50 Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch des Japaners bei 3,1 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei hohen 7,2 l/100 km. Das aufwändige Motorkonzept kann seine Vorteile also hauptsächlich im Stadtverkehr ausspielen. Wer häufiger auf der Autobahn unterwegs ist, findet 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.

## 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)

wenn der Verbrenner aus ist und man unter etwa 20 km/h fährt, stößt er aber einen summenden Warnton aus, um Fußgänger und Radfahrer zu warnen.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke 3,1		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße 4,7		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn 7,2		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch 5,1		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den 36 Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es 85 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.



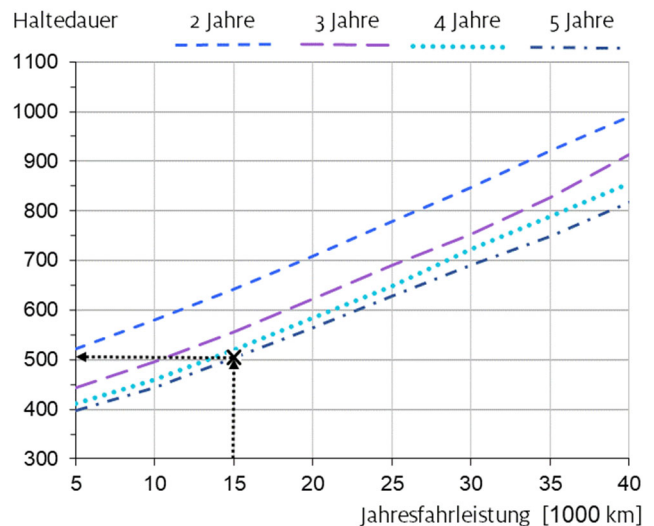
## 1,7 AUTOKOSTEN

### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 24.516 Euro ruft Honda bei 16 Prozent Mehrwertsteuer für den Jazz Executive auf - auf den ersten Blick nicht wenig für einen Kleinwagen. Beim Studium der Preisliste fällt aber auf, dass es beim Executive bis auf Farben und Dekorleisten keine Optionen gibt: Alles ist serienmäßig, von Navigationssystem über Lenkradheizung bis Fahrassistentenfunktionen. Das relativiert den Preis. Da zudem der Wertverlust des neuen Modells sich in Grenzen halten dürfte und der recht niedrige Verbrauch die Betriebskosten senkt, ist der Jazz ein günstiges Auto. Auch die Versicherungseinstufungen sind kostensparend niedrig. (KH 16, TK 22, VK 21)

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 503 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ Jazz 1.5 i-MMD Comfort e-CVT

Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498
Leistung [kW (PS)]	80 (109)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	253/4500
0-100 km/h [s]	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,5 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	82
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	471
Preis [Euro]	21.689

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	80 kW/109 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	253 Nm bei 4.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	84 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.044/1.966/1.526 mm
Leergewicht/Zuladung	1.300/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	304/1.205 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/35 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)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Yokohama BlueEarth A
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,1/4,7/7,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	120 g/km (WTW* 142 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.250/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/735/1.200 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>96 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>56 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>248 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	503 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	48 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22		
Basispreis Jazz 1.5 i-MMD Executive e-CVT	24.516 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.091 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.726 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](http://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 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. <sup>1</sup> 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	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
Spurwechselsassistent	Serie

### 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	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**1,7**

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