



Honda Jazz 1.5 i-VTEC Dynamic

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (96 kW / 130 PS)

Der seit 2015 erhältliche Jazz der dritten Generation erhielt nun eine Modellpflege. Neben kleinen optischen Retuschen wurde der Honda auch aus technischer Sicht aktualisiert. Für den Jazz ist nun ein 1,5 l großer Saugbenziner mit einer Leistung von 130 PS erhältlich. Der Motor reicht im Jazz vollkommen aus - das Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen kann sich sehen lassen. Doch damit diese guten Beschleunigungswerte zustande kommen können, braucht der Motor hohe Drehzahlen - auch deswegen wurde die Getriebeübersetzung von Honda kurz gewählt. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle im größten Gang bereits mit 4.000 Umdrehungen pro Minute. Die kurze Übersetzung hat auch seine Kehrseiten. Zum einen ist es bereits bei Überlandgeschwindigkeiten sehr laut im Innenraum und auf der anderen Seite fällt der Verbrauch im EcoTest mit 6,1l/100 km nicht besonders niedrig aus.

Doch ist der Motor an die neue Ausstattungsvariante „Dynamic“ gebunden. Diese ist unter anderem durch rote Akzente außen und orangefarbene Nähte innen sowie LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten zu erkennen.

Der Jazz bietet aber auch bereits gewohnte Qualitäten. Das Platzangebot fällt für einen Kleinwagen großzügig aus und dank der Magic Seats kann sich auch die Innenraumvariabilität sehen lassen.

Jedoch lässt sich Honda den Jazz auch teuer bezahlen. Für die getestete Ausstattungsvariante muss man mindestens 19.990 Euro berappen. Immerhin besitzt der Honda eine solide Serien- und Sicherheitsausstattung **Konkurrenten:** u.a. Citroën C3, Hyundai i20, Ford Fiesta, Toyota Yaris, Peugeot 208, Škoda Fabia, VW Polo.

⊕ bequemer Ein-/Ausstieg, niedrige Ladekante, sichere Fahreigenschaften

⊖ lauter Innenraum, fehlender Fenstereinklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 1,5

Zielgruppencheck

Familie 3,0

City 3,1

60+ Senioren 2,6

Langstrecke 3,4

Transport 2,9

Fahrspaß 2,8

€ Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der neue Honda Jazz ist im Innenraum wie auch außen solide verarbeitet. Dass in dieser Fahrzeugklasse gespart werden muss, merkt man aber beispielsweise an den fehlenden Türrahmenverkleidungen, dem billig wirkenden Kofferraumboden oder der wackeligen Mittelkonsole. Während das Cockpit mit Alu-Applikationen und orangefarbenen Ziernähten ansprechend gestaltet ist, überzeugen die

3,4 Alltagstauglichkeit

Mit dem 40 l fassenden Tank kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs rund 655 km weit. Die zulässige Zuladung des Testwagens liegt bei 493 kg, das reicht für fünf Personen samt Gepäck. Die Anhängelast beträgt 1.000 kg (gebremste Anhänger), die Stützlast für einen Kleinwagen beachtliche 95 kg. Ungebremste Anhänger dürfen maximal gar nur 450 kg wiegen.

Mit einer Länge von rund vier Metern, einer Breite von knapp zwei Metern und einem Wendekreis von 11,2 Metern kommt man mit dem Jazz recht gut im Stadtgebiet zurecht.

3,0 Licht und Sicht

Das Fahrzeugheck lässt sich gut einsehen. Da sich die Front dem Blick des Fahrers entzieht, kann sie nur zufriedenstellend abgeschätzt werden. Darüber hinaus helfen serienmäßige Sensoren vorn und hinten beim Rangieren, weitere Helfer sind für die getestete Ausstattungsvariante allerdings nicht erhältlich - eine Rückfahrkamera gibt es nur für den Jazz Elegance.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Jazz durchschnittlich ab: Beim Abbiegen beeinträchtigen die breiten A-Säulen die Sicht, beim Blick nach hinten sind es die massiven D-Säulen - das dritte Seitenfenster sorgt da



Breite Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

verwendeten Kunststoffe nicht. Sowohl das gesamte Armaturenbrett als auch die Türverkleidungen bestehen aus hartem Plastik.

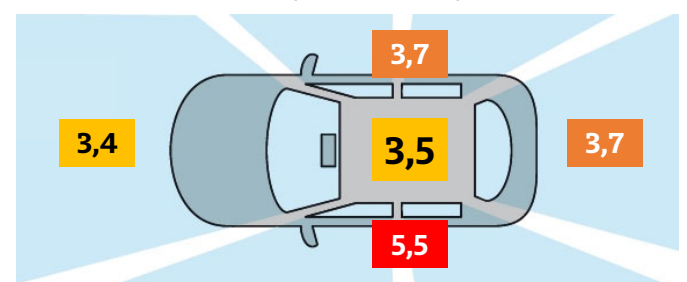
Der Unterboden ist weitgehend aerodynamisch optimiert, nur im hinteren Bereich fehlen Verkleidungen.

⊖ Der Tankdeckel muss per Hebel im Innenraum entriegelt werden, bevor man ihn öffnen kann, danach muss noch der Tankverschluss aufgedreht werden: Da gibt es bessere Lösungen auf dem Markt. Auch der Fehlbetankungsschutz ist mangelhaft: Zwar kann man einen Diesel-Füllstutzen nicht sehr weit einführen, betanken kann man das Auto trotzdem mit dem falschen Kraftstoff.

kaum für Abhilfe. Niedrige Hindernisse hinter dem Auto werden durch den hohen Heckabschluss nur akzeptabel wahrgenommen.

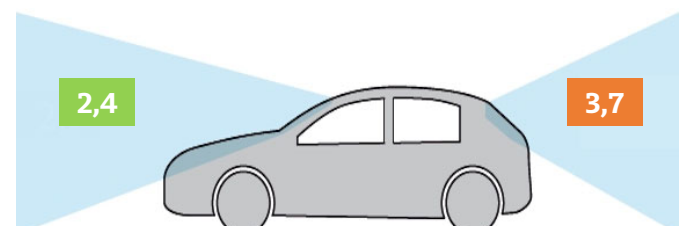
Rundumsicht

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.



Nachts leuchten bei den zwei höheren Ausstattungsvarianten serienmäßig LED-Scheinwerfer die Fahrbahn aus. Es bleibt aber vor dem Fahrzeug ein Bereich von rund fünf Metern recht dunkel, ehe das LED-Licht mit seiner tageslichtähnlichen Farbe die Fahrbahn ordentlich ausleuchtet. Eine Fernlichtautomatik unterstützt den Fahrer, indem sie das Fernlicht automatisch und von der Verkehrssituation

2,0 Ein-/Ausstieg

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Jazz mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Nach dem Auf-/Abschließen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug aus. Wer einen schlüssellosen Zugang möchte, muss zur Elegance-Ausstattung greifen.

2,9 Kofferraum-Volumen

Dank seiner Van-artigen Karosserieform fällt das Kofferraumvolumen für einen Kleinwagen ordentlich aus. Bei aufgestellter Rückbank passen bis zur Kofferraumabdeckung 305 l und bis zum Dach 405 l oder acht Getränkeketten hinein. Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst der Honda bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 835 l oder bis zum Dach sogar 1.285 l.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich lediglich händisch öffnen und schließen und sollte ein gutes Stück weiter aufschwingen. Lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,80 m können aufrecht darunter stehen. Der Kofferraum lässt sich dank seines praxistauglichen Formats gut nutzen, fällt wie bei einem Kleinwagen nicht anders zu erwarten, allerdings nicht sehr tief aus.

⊕ Hervorzuheben ist die niedrige Ladekante. Sie befindet sich lediglich 61 cm über der Fahrbahn, was das Einladen, besonders von schwerem Gepäck, deutlich erleichtert. Innen befindet sich der Kofferraumboden rund 11 cm unterhalb der Ladekante, was noch in Ordnung geht. Durch

3,4 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 aus.

Abgesehen von etwas Stauraum unter dem Kofferraumboden, finden sich keinerlei weitere Ablagemöglichkeiten

abhängig auf- oder wieder abblendet. Darüber hinaus sind auch die Rückleuchten in LED-Technik ausgeführt. Der fahrerseitige Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊖ Automatisch abblendende Spiegel sind nicht erhältlich.

⊕ Dank der niedrigen Schwellerhöhe, der großen Türausschnitte und der in guter Höhe über der Fahrbahn positionierten Sitze (46 cm) klappt der Ein- und Ausstieg für einen Kleinwagen äußerst komfortabel. Dies ist auch im Fond der Fall, hier stört lediglich der leicht in den Einstiegsbereich ragende Radlauf etwas. Des Weiteren gibt es über allen Türen Haltegriffe.



Immerhin 305 l Volumen bietet der Kofferraum des Jazz. Das ist in dieser Fahrzeugklasse ein respektabler Wert.

die niedrige Ladekante ergibt sich eine große Kofferraumöffnung, die sich im Alltag als praktisch erweist. Ebenfalls praktisch: nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht ein ebener Ladeboden, der das Durchschieben von Gepäckstücken erlaubt.

⊖ Mit nur einer Lampe ist das Ladeabteil schwach beleuchtet.

für kleinere Gegenstände. Der Mittelgurt ist am Dachhimmel angeschlagen und muss vor dem Umklappen der Lehnen erst ausgehängt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, dass die äußeren Gurte nicht eingeklemmt oder beschädigt werden.

2,8 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit des Jazz ist recht übersichtlich gestaltet. Das liegt vor allem daran, dass viele Funktionen im Honda Connect Multimediastem gebündelt sind und via Touchdisplay bedient werden. Das Connect Multimediastem besitzt weitgehend große Bedienflächen - die Darstellung kann je nach Fahrervunsch angepasst werden. Die Bedienung zeigt sich, wenn auch die Menüstruktur weitgehend logisch aufgebaut ist, zumindest anfangs recht umständlich - es bedarf einer intensiven Orientierungs- und Eingewöhnungszeit. Details wie die Regelung der Lautstärke, die anstatt per Drehregler über berührungsempfindliche Tasten erfolgt, ist nur ungenau möglich und im Alltag nervig. Das Kombiinstrument befindet sich gut im Sichtfeld des Fahrers und ist einwandfrei ablesbar. Für den Bordcomputer gibt es zwar Tasten am Lenkrad, diese sind allerdings weit unten angeordnet, sodass man die Hände für deren Betätigung vom Lenkrad nehmen muss. Ohnehin ist das Lenkrad mit den vielen Tasten unübersichtlich gestaltet. Unnötig kompliziert ist, dass manche Einstellungen im Kombiinstrument und andere im Hauptbildschirm vorgenommen werden.

Der Lichtschalter ist - wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen üblich - in den Blinkerhebel integriert. Sehr

gut sicht- und erreichbar ist der große rote Warnblinkschalter im Armaturenbrett untergebracht. Im Alltag stört aber, dass nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber eine Antippautomatik besitzt - nur der Elegance bietet diese links und rechts.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist vernünftig, die Materialanmutung verbesserungswürdig. Insbesondere die harten, kratzempfindlichen Kunststoffoberflächen fallen hier, auch angesichts des für einen Kleinwagen stolzen Preises, negativ auf.

2,5 Multimedia/Konnektivität

Der Jazz Dynamic bringt eine ordentliche Grundausstattung in Sachen Multimedia mit. Ein AM-FM-Radio samt CD-Player sowie Internetradio, Internet-Browser, App-Anbindung und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind ebenso serienmäßig an Bord wie USB- und HDMI-

Schnittstellen. Das Smartphone lässt sich zudem mittels Mirror Link koppeln - für alle Online-Dienste ist eine Datenverbindung seitens des Telefons nötig. Optional sind ein Navigationssystem sowie digitaler Radioempfang (DAB+) erhältlich.

2,8 Raumangebot vorn

Das Raumangebot in der ersten Fahrzeugreihe fällt für einen Kleinwagen 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

für zwei Meter große Insassen genügen würde. Es haben auch zwei Personen vorn genügend Ellbogenfreiheit, das Raumgefühl ist nicht zuletzt wegen der weit nach vorn gerückten Frontscheibe gut.

2,8 Raumangebot hinten

Hinten kann sich das Platzangebot für einen Kleinwagen ebenfalls sehen lassen. Besonders die Beinfreiheit ist in dieser Klasse einmalig großzügig bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht

die Beinfreiheit für zwei Meter große Passagiere. Die Kopffreiheit genügt allerdings nur für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m.

Das Raumgefühl geht in Ordnung, wird aber durch die geringe Innenbreite und die sich direkt neben dem Kopf befindlichen C-Säulen eingeschränkt.

3,6 Innenraum-Variabilität

Während vorn die Anzahl und Gestaltung der Ablagemöglichkeiten praxistauglich ist, gibt es im Fond kaum Ablagen und es befindet sich auch nur auf der Beifahrerseite eine Lehnentasche. Das kleine Handschuhfach ist weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

⊕ Die von Honda "Magic Seats" genannten Rücksitze sind nicht nur ein Alleinstellungsmerkmal des Jazz, sie sind auch enorm praktisch. Ähnlich einem Kinossessel 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.



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

Möglich macht dies die besondere Anordnung des Kraftstofftanks: Der ist nicht wie üblich unter der Rücksitzbank, sondern unterhalb der Vordersitze montiert.

3,5 KOMFORT

3,1 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 wird der Honda etwas unruhig. 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 - besonders über die Hinterachse. Anregungen wie Kopfsteinpflaster erzeugen Vibrationen, die im Lenkrad zu spüren sind.

3,5 Sitze

Während sich der Fahrersitz zumindest noch in der Höhe justieren lässt, hat der Beifahrer nicht einmal mehr diese Möglichkeit. Verstellbare Lendenwirbelstützen gibt es weder links noch rechts.

Die durchschnittlich konturierten Vordersitze bieten einen zufriedenstellenden Komfort, insgesamt aber wenig Seitenhalt. Der Kraftstofftank befindet sich unter den Vordersitzen und sorgt somit für eine angenehm hohe Sitzposition.

Durch den tiefen Fondfußraum nimmt man auf der Rückbank eine verhältnismäßig 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. Konturiert ist die Rückbank aber kaum, entsprechend mäßig ist der daraus resultierende Seitenhalt. Der harte und schmale Mittelsitz ist bestenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

3,9 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. Auf schlechten Untergründen neigen die Achsen gelegentlich zum Poltern und Windgeräusche

nehmen bei höheren Geschwindigkeiten deutlich zu. Auch deshalb ist die Autobahn nicht das ideale Einsatzgebiet für den japanischen Kleinwagen. Bei Tempo 130 beträgt der Lärmpegel gemessene 71,7 dB(A) - ein nur ausreichender Wert.

3,9 Klimatisierung

Die getestete Version ist ab Werk mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet - eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich und nur im Elegance serienmäßig verbaut. Darüber hinaus zählen beheizbare Vordersitze zum Serienumfang. Eine Standheizung ist optional erhältlich.

⊖ Die Lüftungsdüsen zeugen vom Sparzwang: So ist vorn in der Mitte die Stärke des Luftstroms nicht unabhängig von der Strömungsrichtung einstellbar. Abgedunkelte Scheiben im Fond sind für den Dynamic nicht erhältlich.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

Der Vierzylinder Otto-Saugmotor stellt erst bei hohen Drehzahlen (6.600 1/min) seine Leistung von 130 PS zur Verfügung, das maximale Drehmoment beträgt vergleichsweise geringe 155 Nm und liegt auch erst bei 4.600 Motordrehungen an. Aufgrund der kurzen Getriebeübersetzung

zung kann der Jazz mit dem Motor durchaus recht flott bewegt werden. Den Sprint von 60 auf Tempo 100 absolviert der Japaner in rund 5,9 s.

Schaltfaul lässt sich der Jazz aber nicht bewegen, da der Motor stets hohe Drehzahlen benötigt, wenn es zügig voran gehen soll.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor zeigt sich ordentlich entkoppelt, bei höheren Drehzahlen sind aber dennoch Vibrationen am Lenkrad und an den Pedalen spürbar. Im niedrigen Drehzahlbereich verkneift sich der Motor weitgehend störendes Brummen, dröhnt aber lautstark beim Ausdrehen. Generell verrichtet der Motor seine Arbeit akustisch präsent. In

puncto Ansprechverhalten macht das Aggregat seine Arbeit gut, die Leistungsentfaltung des drehmomentschwachen Saugers kann allerdings nicht überzeugen. Hier kann er mit den deutlich elastischeren Turbobenzinern nicht mithalten.

3,0 Schaltung/Getriebe

Während Honda antriebsseitig für die Ausstattungsvariante Dynamic stets den 1,5-Liter-Benziner im Programm hat, bieten die Japaner dem Kunden beim Getriebe die Wahl zwischen zwei Varianten: Neben der Sechsgang-Handschaltung des Testwagens steht optional 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, wenn es aber schnell gehen soll, muss ein spürbarer Widerstand überwunden werden. Die sehr leichtgängige Kupplung kann nicht so recht überzeugen: Sie lässt sich nur mäßig dosieren, was ein harmo-

nisches Anfahren ebenso erschwert wie saubere Schaltvorgänge ohne störendes Rucken. Aufgrund der fehlenden Synchronisierung gibt das Getriebe unschöne Kratzgeräusche von sich, wenn man den Rückwärtsgang einlegt, solange das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Oberhalb von rund zehn km/h ist der Rückwärtsgang allerdings gesperrt und lässt sich dadurch nicht mehr ungewollt einlegen.

⊖ Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt, wodurch der Motor im größten Gang bei Tempo 130 bereits mit rund 4.000 Umdrehungen pro Minute arbeitet.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Honda Jazz erfreulich gut. Den anspruchsvollen Parcours 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 spurstabil, zusätzliche Lenkkorrekturen aufgrund eines ausbrechenden Fahrzeughecks sind nicht erforderlich. Im Bedarfsfall helfen effektive ESP-Eingriffe.

Der Jazz erfreut insgesamt mit einer guten Spurtreue, zeigt aber beispielsweise in schnell durchfahrenen Kurven etwas stärkere Aufbaubewegungen. Zu schnell angegangene Kurven quittiert der Japaner mit sicherem Untersteuern. Provoziert man in einer Kurve einen Lastwechsel, indem man schlagartig vom Gas geht, 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.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut an und besitzt bei höheren Geschwindigkeiten eine ordentliche Zentrierung. Allerdings wünscht man sich als Fahrer etwas mehr Rückmeldung, die ein präziseres Steuern erleichtern würde. Der Jazz lässt sich zwar auf kurvigem Terrain gut platzieren, in lang gezogenen Kurven mit großem Radius bedarf es aber gelegentlicher Korrekturen. Beim Rangieren erfreut die direkte Lenkübersetzung, da es von ganz links nach ganz rechts lediglich rund 2,5 Lenkradumdrehungen sind.

3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit Scheibenbremsen rundum ausgestatte Jazz nach 36,8 Metern - ein durchschnittlicher Wert.



















⊕ Die Dosierbarkeit gibt ebenso wie das Ansprechverhalten keinen Grund zur Klage.

2,8 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto aktiver Sicherheit ist der Jazz insgesamt zwar nur durchschnittlich ausgestattet, bringt aber immerhin all seine Systeme ab Werk mit. In der Ausstattung Dynamic bietet der Kleinwagen serienmäßig einen Spurassistenten sowie einen Kollisionswarner und einen City-Notbremsassistenten. Letztere sorgen für zusätzliche Sicherheit und können Auffahrunfälle bei niedrigen Geschwindigkeiten verhindern. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage an, um die Aufmerksamkeit hinterherfahrender Autos auf sich zu ziehen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Praktisch: Die ebenfalls serienmäßige Verkehrszeichen-erkennung ist an den Geschwindigkeitsbegrenzer gekoppelt und stellt das jeweils aktuelle Tempolimit bei aktiviertem Begrenzer automatisch ein. Das indirekt messende Reifendrucksystem warnt den Fahrer, falls ein Reifen Luft verliert.

2,5 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 zwei Meter großen Personen ausreichenden Schutz. Personen auf den vorderen Sitzen

⊖ Der automatische Begrenzer samt Verkehrszeichen-erkennung funktioniert in der Praxis nicht einwandfrei. Es werden zwar Tempolimit-Anzeigen erkannt und die Geschwindigkeit entsprechend übernommen, allgemein gültige Begrenzungen wie sie beispielsweise durch Ortschilder gegeben sind, erkennt das System aber nicht.

werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt.

⊖ Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht sonderlich weit herausziehen und bieten nur rund 1,65 Meter großen Insassen genügend Schutz. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

3,2 Kindersicherheit

Der Jazz ist zwar mit Isofix-Vorrichtungen inklusive Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzplätzen ausgestattet, diese lassen sich aber nicht optimal nutzen, da die inneren Bügel einmal vom Hilfsschloss und einmal vom Gurtschloss des mittleren Sitzes verdeckt werden. Beide Plätze sind für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet, doch auch die Befestigung mit den Gurten ist aufgrund des weichen Polsters und der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nur umständlich möglich. Bei der Nutzung eines platzeinnehmenden Kindersitzes, beispielsweise mit Stützfuß, ist eine Probemontage unerlässlich, da dadurch die Verstellfreiheit des vorderen Sitzes eingeschränkt wird.

⊕ Im Crashtest erreicht der Jazz bei der Kindersicherheit gute 85 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 11/2015). Der Beifahrersitz ist für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Die Airbags lassen sich deaktivieren, sodass man hier auch rückwärtsgerichtete Kindersitze nutzen darf.

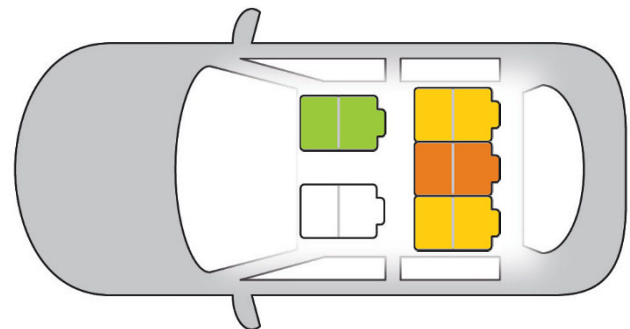
⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund sehr ungünstiger Anlenkpunkte kaum zur Kindersitzmontage.

3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erzielt der Kleinwagen 73 Prozent der erreichbaren Punkte. Während der Stoßfänger nachgiebig ausgelegt ist, sorgen die harten und unnachgiebigen

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)

Keiner der elektrischen Fensterheber besitzt einen Einklemmschutz, die Schließkräfte sind sehr hoch und bergen ein hohes Verletzungsrisiko. Darüber hinaus lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren leicht deaktivieren - selbst von Kindern.

Bereiche der Windschutzscheibe für ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 166 g/km und einem Verbrauch von 6,1 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 5,8 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,3 l/100 km. Für dieses Ergebnis bekommt der Honda 28 von 60 Punkten.

2,8 Schadstoffe

Bei den Schadstoffmessungen schneidet der Honda Jazz 1.5 i-VTEC ebenfalls nur durchschnittlich ab. Sowohl der erhöhte CO-Ausstoß (Kohlenmonoxid) als auch die erhöhten Partikelemissionen im Autobahnzyklus kosten den Jazz wertvolle Punkte. In diesem Kapitel erreicht er 32 und in

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Honda verlangt für den Jazz 1.5 i-VTEC in der Ausstattung Dynamic mindestens 19.990 Euro. Viel Geld für einen Kleinwagen, aber zumindest zeigt sich dieser umfangreich ausgestattet. Neben einem Kollisionswarn- und City-Notbremssystem bringt der Jazz einen Spurassistenten, eine Geschwindigkeitsregelung und LED-Scheinwerfer ab Werk mit. Optional sind DAB-Empfang sowie ein Navigationssystem erhältlich.

Zum Service muss der Honda alle 20.000 km oder zwölf Monate. Das zeitliche Intervall ist vor allem für Wenigfahrer von Nachteil. Honda gewährt grundsätzlich eine Garantie von drei Jahren oder 100.000 Kilometer. Auf bestimmte Komponenten wie beispielsweise Aufhängung, Bremse oder Kraftstoffversorgung bekommt man sogar eine Garantie von zehn Jahren.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

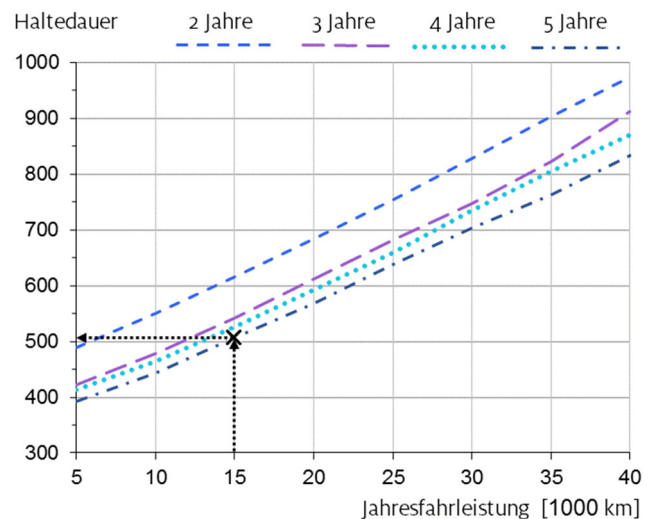
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

der Summe 60 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 506 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3 i-VTEC	1.5 i-VTEC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1318	4/1498
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	123/5000	155/4600
0-100 km/h [s]	11,2	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 l S	5,9 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/22	14/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	70	106
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	450	514
Preis [Euro]	16.640	19.990

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 Ottomotor (Reihe), Euro 6b, geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 6.600 1/min
Maximales Drehmoment	155 Nm bei 4.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	133 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/55 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.051/1.694/1.525 mm
Leergewicht/Zuladung	1.104/501 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	354/1.314 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	95/35 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre (Auspuff: 5 Jahre)
Produktion	Yorii, Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,9/11,8/14,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	4.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	185/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Dunlop
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,5/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	141 g/km (WTW* 166 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	71,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.112/493 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/835/1.285 l

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

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	54 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	223 Euro
Monatliche Gesamtkosten	506 Euro		
Steuer pro Jahr	106 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/22		
Basispreis Jazz 1.5 i-VTEC Dynamic	19.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.385 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/600 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	600 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro
Metalllackierung	460 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Juni 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand