

PRESSEBERICHTE ZUM HONDA JAZZ e:HEV/JAZZ CROSSTAR e:HEV



Weser Kurier

online · 10.04.2021

Kleinhybrid ganz gross

2 – 3

Auto Zeitung

23-2020

Sauber gemacht

4 – 5

Autonotizen

online · 05.10.2020

Der ist nur aussen klein

6 – 7

Arrive

05-2020

Yoo no bi – Die Schönheit
der Perfektion

8 – 9

Focus

05.09.2020

Vernünftig auf japanisch

10

IMPRESSUM

Herausgeber: Honda Deutschland Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd., Hanauer Landstraße 222-224, 60314 Frankfurt/Main,
Telefon: 069 8309-0, Fax: 069 83 20 20, Internet: www.honda.de. Verantwortlich: Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, E-Mail: honda.presseabteilung@honda-eu.com
Konzeption, Redaktion, Realisierung: Creativ Konzept Claudia Krämer, Bonn & Raynaud Media, Radolfzell. Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Kraftstoffverbrauch Jazz e:HEV in l/100 km: innerorts 2,5–2,4; außerorts 4,3; kombiniert 3,7–3,6; CO₂-Emission in g/km: 84–82. Energieeffizienzklasse: A+
Kraftstoffverbrauch Jazz Crosstar e:HEV in l/100 km: innerorts 2,7; außerorts 4,6; kombiniert 3,9; CO₂-Emission in g/km: 89. Energieeffizienzklasse: A+

Alle in den Artikeln angegebenen technischen Daten und Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel.
Aktuelle technische Daten und Preise sowie staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter www.honda.de

TEST | Honda Jazz e:HEV



KLEINHYBRID GANZ GROSS

Honda liefert den neuen Jazz lediglich mit Hybridantrieb – das senkt den Verbrauch, steigert den Preis. Für nunmehr mindestens 22.250 Euro kommt der japanische Kleinwagen mit einer umfangreichen Ausstattung.

Der Honda Jazz führt seit jeher ein beachtenswertes Dasein. Für die Freunde des Autos als Gebrauchsgegenstand ist er schon lange das Statussymbol überhaupt – übertrumpft lediglich von den Minimalisten aus dem Haus Dacia. In der nunmehr vierten Generation soll das so bleiben.

Elektrifiziert, ja – aber eben nur im nötigen Maß. So bieten die Japaner ihren Kleinwagen hierzulande nur noch als hybride Version an, nicht zu verwechseln mit den anstößelbaren Mitbewerbern.

Das Design des Jazz überzeugt auf Anhieb. Vor allem die Front zaubert dem Betrachter ein Lächeln auf die Lippen. Die runden Scheinwerfer samt geschmackvoller Lichtsignatur, dazu der lachmundig geformte Kühlergrill: Das macht Freude.

EIN HAUCH VON VAN

Die Seitenansicht hingegen offeriert eine äußerst kompakte, ja ziemlich gedrungene Erscheinung.

Dank hoch angesetzter Gürtellinie hat das einen Hauch von Van. Diesen Eindruck unterstreicht die zweigeteilte A-Säule mit den zwei zusätzlichen Schießscharten. Am Heck indes schließt der Honda eher unaufgeregt ab. Aber nun denn, die hübsch signierten Rückleuchten machen einiges wett.

Der Innenraum offenbart derweil eine gelungene Mixtur aus Platzangebot und intuitiver Strukturierung. Sowohl Materialauswahl als auch die Verarbeitung sind durchweg wertig. Die Instrumententafel mit den digitalen Bildschirmen für Cockpit (sieben Zoll) und Infotainment (neun Zoll) setzt auf den neuesten Stand klassenüblicher Technik,

NAHEZU VERSCHWENDERISCHE BEINFREIHEIT

Der Raum für Fahrer und Passagiere ist überdurchschnittlich gut. Im Fond überrascht zudem eine für diese Fahrzeugklasse nahezu verschwenderische Beinfreiheit.

Besonderes Bonbon: An den sogenannten Magic Seats lassen sich nicht nur die Lehnen umklappen, sondern auch die Sitzflächen nach oben klappen, um den Fußraum zu erweitern. Kurzum, Variabilität wird hier also großgeschrieben.

EINFACHER EIN- UND AUSSTIEG

Die Ladekapazität kann von den 304 Litern des Kofferraums auf beachtliche 1.205 Liter erweitert werden. Da wirkt die Bezeichnung Kleinwagen fast schon spöttisch. Darüber hinaus praktisch: Die Türen öffnen sehr weit, was den Ein- und Ausstieg erheblich vereinfacht.

Als Antrieb hält ein vierzylinder, mit 1,5 Liter Hubraum bemessener Saugmotor die Stellung – unterstützt von einem Elek-

Hübsche Signatur: Auch von hinten macht der Honda was her.



TEST | Honda Jazz e:HEV



Im Klassenvergleich legt das Infotainment vor.



Ziemlich aufgeräumt: das Instrumentendisplay.



Der Blick unter die Haube: nichts zu meckern.

tromotor. Ein weiterer E-Motor dient als Generator, aber dazu später mehr. Der Benziner allein leistet 72 Kilowatt (98 PS).

Mit E-Support schafft es der Jazz auf eine Gesamtleistung von 80 Kilowatt (109 PS). Die Kraftübertragung übernimmt das stufenlose Automatikgetriebe namens e-CVT. Damit fährt sich der Jazz ungemein einfach – und wirkt dabei ziemlich neutral in seiner Abstimmung.

ANGSTFREI AUF DIE AUTOBAHN

Das stattliche Drehmoment von 253 Newtonmetern weiß man schnell zu schätzen. Im Verkehr mitschwimmen lässt sich bestens. Obgleich der Honda Jazz damit keine Bäume ausreißt: Angst davor, auf viel befahrenen Autobahnen am Ende der Beschleunigungsspur festgenagelt zu werden, muss in diesem Fahrzeug niemand haben.

Innerhalb von 9,5 Sekunden erreicht der Jazz Tempo 100, maximal sind 180 Kilometer pro

Stunde drin. Und glaube es, wer wolle, selbst bei dieser Geschwindigkeit liegt der Jazz narrensicher und ruhig auf der Bahn.

DEFENSIV IST TRUMPF

Nichtsdestotrotz, so richtig korrekt fühlt sich solch ein Unterfangen nicht an. Vielmehr erkennt der Fahrer in diesem Auto schnell die Vorzüge einer defensiven und bedächtigen Gangart. Denn er lernt dann doch relativ schnell, auf jede Form des Ausrollens und Bremsens zu achten. Stichwort: Rekuperation.

Denn sobald der Benziner gerade mal nichts weiter zu tun hat, treibt er einen zweiten E-Motor an, der als Generator fungiert und dabei Strom erzeugt, welcher in der kleinen Hybridbatterie gespeichert wird. Ein externer Ladeanschluss existiert bei hybrider wie mildhybrider Technik bekanntlich nicht.

ENGPÄSSE? FEHLANZEIGE

Dennoch funktioniert das System hervorragend, der Honda Jazz nutzt wirklich jede Gelegenheit, um den Akku zu befüllen. Im Test kam es nie zu Engpässen. Vielmehr fährt man überraschend oft im rein elektrischen Modus. Der Handelsname e:HEV ist bei aller Verwirrung um die Bezeichnungen mild-, voll- und Plug-in-Hybrid ab-

Der hat mal Platz an Bord!

Da wirkt die Bezeichnung Kleinwagen nahezu spöttisch.

solut legitim. Es ist ein Vollhybrid. Laut Honda beträgt der rein elektrische Anteil im Stadtverkehr mehr als 80 Prozent. Nach unserem Test lassen sich bis zu 70 Prozent unterschreiben, sofern man behutsam mit dem Gaspedal umgeht. Das ist absolut wettbewerbstauglich, etwa mit Toyota, dem ebenfalls japanischen Autobauer und Vorreiter der Vollhybridtechnik.

Ausstattungstechnisch kam der Testkandidat mit diversen Annehmlichkeiten daher. Besonders erwähnenswert ist das überzeugende Navigationssystem. Dessen Routenführung blieb durchweg fehlerfrei, die Kartendarstellung zeigte auch nicht mehr den sonst bei Honda typischen Comic-Style, sondern glänzte mit einer hervorragenden Übersichtlichkeit. Sehr gut, weil ausführlich und bestens verständlich, blieben auch die akustischen Ansagen dieses Systems in positiver Erinnerung.

INTELLIGENTER SPRACHASSISTENT

Eine Extravaganz, die in einem Kleinwagen nicht üblich sein dürfte, ist der intelligente Sprachassistent, der auf „Ok Honda“ reagiert und diverse Dinge per Sprachbefehl reguliert. Visuell wird dieser Assistent in Cartoon-Manier dargestellt. Allerdings müssen Sprachbefehle exakt nach Vorgabe gesprochen werden. Dennoch ist das System umfangreicher nutzbar als bei Wettbewerbern in dieser Fahrzeugklasse. Zudem versteht die Technik bereits besser, als sie die Befehle

umsetzt. Das lässt die Vermutung zu, dass der Sprachassistent noch weiter ausgebaut wird und diese Erweiterungen sukzessive als Updates hinzukommen werden.

MEHR AUTO GEHT KAUM

Bei Dunkelheit gesellte sich ein weiteres Highlight zu den Besonderheiten des Honda Jazz: Das LED-Licht sicherte einen nahezu fleckenfreien, angenehm hellen und weit reichenden Lichtteppich. Dreistufige, sehr intensive Sitzheizungen und eine Lenkradheizung gehören ebenso zum Repertoire des Jazz wie auch ein sanft arbeitender Abstandstempomat. Der Spurhalteassistent mochte es nicht, mehrfach in Anspruch genommen zu werden. Ignoriert man mehr als drei Mal hintereinander die Linienführung der Fahrbahn, schaltet sich dieser Assistent schmolend aus und kehrt unaufgefordert nach rund fünf Minuten in die aktive Phase zurück. Ein schlüsselloses Zugangssystem rundet das Portfolio ab.

Text: Roberto Wenk
Fotos: MKHL Media GmbH (6)

FAZIT

Für den Startpreis von 22.250 Euro bekommt man den Jazz gut bestückt, was unter anderem bedeutet, dass eine Klimautomatik, LED-Scheinwerfer, zehn Airbags, die Magic Seats, Licht- und Regensensor und elektrische Fensterheber sich bereits an Bord befinden. Mehr Auto für einen solchen Preis geht in dieser Klasse kaum.

Bis zum nächsten Mal. Auf Wiedersehen, Jazz!

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz e:HEV Executive

Motor:	Vierzylinder-Atkinson-Motor + E-Motor
Hubraum:	1.498 ccm
Gesamtleistung:	80 kW / 109 PS
Systemdrehmoment:	253 Nm
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Beschleunigung (0–100 km/h):	9,5 s
Verbrauch (ø nach WLTP):	4,6 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß (nach WLTP):	104 g/km
Abgasnorm:	Euro 6d-ISC-FCM
Laderaum (nach VDA-Norm):	304 Liter bis 1.205 Liter
Basispreis:	22.250 Euro
Testwagenpreis:	25.840 Euro



SAUBER GEMACHT

Mit dem neuen Jazz verspricht Honda einen harmonischen Dreiklang aus Platz, Variabilität und Umweltfreundlichkeit. Gibt es auch ein paar Misstöne?



Gut ablesbare Displays im Cockpit des neuen Honda Hybrid-Jazz.

CONNECTIVITY

Serienmäßig an Bord der Basis-Ausstattung Comfort sind ein DAB+-Radio und eine Freisprecheinrichtung. Ab der Ausstattungslinie Elegance steht das Honda CONNECT-System mit 9,0-Zoll-Bildschirm samt Apple CarPlay und Android Auto zur Verfügung. Die App My Honda+ bietet diverse Remote-Funktionen vom Smartphone aus. Bei der Executive-Variante wird Honda CONNECT um ein Garmin-Navigationssystem erweitert.

TEST | Honda Jazz

KURZ UND BÜNDIG

Verkaufsstart:
Im Handel
 Einstiegsmodell:
22.250 Euro

Highlights:
Sparsamer, dabei kräftiger Hybrid-Antrieb, gute Raumausnutzung.

Fahrleistungen:
 0-100 km/h:
9,4 Sekunden
 Höchstgeschwindigkeit:
175 km/h
 Kofferraumvolumen:
304 – 1.205 Liter
 Testverbrauch:
5,6 l/100 km

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz e:HEV

4-Zylinder, 4-Ventile, Atkinson-Prinzip;
 1.498 cm³; 72 kW/98 PS bei 5.500 – 6.400 /min;
 131 Nm bei 4.500 – 5.000 /min;
 Generator; E-Motor: 80 kW/109 PS;
 e-CVT-Direkt-Getriebe; Vorderradantrieb;
 Fahrwerk vorne: McPherson-Federbeine,
 Querlenker, Stabi.;
 hinten: Verbundlenkerachse, Federn,
 Dämpfer, Stabi.; VSA (ESP);
 Bremsen: vorne innenbelüftete Scheiben,
 hinten Scheiben; ABS; Bremsassistent;
 Bereifung: 185/55 R 16 H, Yokohama BlueEarth-A;
 Felgen 6,5 x 16;
 Länge/Breite/Höhe: 4.044/1.727 (1.966)²/1.526 mm;
 Radstand 2.517 mm;
 Leergewicht/Zuladung 1.250/460 kg;
 Kofferraumvolumen: 304 – 1.205 l;
 Abgasnorm Euro 6d-Temp;
 Typklassen: HP 16/NK 21/TK 22;
 Messwerte: 0-100 km/h in 9,3 s;
 Höchstgeschwindigkeit¹: 175 km/h;
 Bremsweg aus 50 / 100 / 150 km/h kalt: 9,2 / 35,7 / 84,6 m,
 aus 100 km/h warm: 35,4 m;
 CO₂-Ausstoß¹: 102 g/km;
 Grundpreis: 22.250 Euro
¹ Werksangaben; ² Breite mit Außenspiegeln

Ein Auto zu bauen, das lediglich brav seine Transportaufgaben erfüllt, genügt heute nicht mehr. Entscheidend ist nicht nur, was hineinpasst, sondern auch, was dabei herauskommt. Umweltfreundlichkeit wird zunehmend zum Kaufargument.

Hier setzt Honda beim neuen Jazz mit dem Kürzel „e:HEV“ ausschließlich auf Hybrid-Antrieb. Dieser besteht aus einem 98 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder, der nach dem simulierten Atkinson-Prinzip arbeitet. Dabei kann mit Hilfe der variablen Ventilsteuerung und je nach Lastzustand das Einlassventil länger geöffnet bleiben, wodurch der Kolben beim Verdichten wieder einen Teil des Gemischs ausstößt, bevor das Ventil schließt. So kommt der Jazz-Motor mit weniger Gemisch für die Verbrennung aus und arbeitet in der Folge sparsamer sowie abgasärmer.

Der Benziner treibt zudem einen Generator an, der Strom für die rund 1 kWh speichernde Batterie produziert, die die Energie für einen elektrischen Antriebsmotor

liefert. Auf die Antriebsräder gelangt die Kraft über den e-CVT Direktantrieb. Ob der japanische Mini-Van dann vollelektrisch, teilelektrisch oder vom Verbrenner angetrieben wird, entscheidet die Elektronik je nach Last- und Batterieladezustand. Die Wechsel zwischen diesen Fahrmodi laufen ruckfrei ab, und das System arbeitet sehr effizient, wie der Testverbrauch von nur 5,6 Liter Super auf 100 km zeigt.

DER MINI-VAN IST DURCHAUS LANGSTRECKENTAUGLICH

Dabei kann der Jazz durchaus flott unterwegs sein. Die 100-km/h-Marke fällt bereits nach gemessenen 9,3 Sekunden, und bei Bedarf sind für einen Mini-Van mehr als ausreichende 175 km/h möglich. Auf Langstrecken freuen sich die Passagiere nicht nur über die bequemen Sitze, sondern auch über das gute Platzangebot. Ausgesprochen praxistauglich sind überdies die separat klappbaren Sitzflächen im Fond und die maximal 1.205 Liter Ladevolumen.

Unterwegs gefällt die effiziente Dämmung von Wind- und Abrollgeräuschen. Die Geräuschkulisse des Antriebsstrangs bleibt jedoch je nach Fahrmodus gewöhnungsbedürftig – etwa nach dem morgendlichen Kaltstart, wenn der Verbrenner mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl den Generator antreibt, dessen Strom die E-Maschine dann für Vortrieb nutzt. Unter Vollast wirkt der Benziner zudem recht laut.

Gelungen ist die Fahrwerksabstimmung, ein Großteil der Fahrbahnschäden werden erfolgreich herausgefiltert.

Im Stadtverkehr und auf kurvigen Landstraßen wirkt der Jazz recht wendig. Allerdings greift das VSA-System (ESP) recht früh ins Geschehen ein.

Sehr gut: Mit Bremswegen um die 35 Meter aus 100 km/h bis zum Stand kann sich der Jazz durchaus sehen lassen. Und so weist das Klangbild des neuen Honda in der Summe kaum Miss-töne auf. Gut gemacht!

Elmar Siepen ■



Viel Technik für wenig Verbrauch: Verbrenner, Generator und E-Motor.

Hohe Variabilität: Die Fondsitze lassen sich nach vorn und hinten klappen.



Hohe Reichweite: 40-Liter-Tank für bis zu 714 Kilometer.

FAZIT

Mit Hybrid-Antrieb zeigt der neue Jazz, wie sparsam ein Mini-Van sein kann, ohne dass man bei den Fahrleistungen große Abstriche machen muss. In Sachen Praxistauglichkeit, Federungskomfort und Geräuschkulisse ist der Honda ebenfalls auf der Höhe der Zeit.

+ Viel Platz, hohe Variabilität, guter Komfort und niedriger Verbrauch.

- Kein Preisschlager, teils gewöhnungsbedürftige Geräuschkulisse.

AUTO TEST Verbräuche



EU-Verbrauch	3,6
WLTP-Verbrauch	4,5
Testverbrauch	5,6 l/100 km

DER IST NUR AUSSSEN KLEIN

Der neue Honda Jazz e:HEV im ersten Fahrbericht.



Wie erfrischend! Während sich Autodesigner auf Anraten der Vertriebsstrategen quer durch alle Fahrzeugklassen am SUV-Thema austoben und dabei oftmals die Praktikabilität hinter rustikaler Optik und bösen Blicken herunterfällt, bleibt Honda bei seiner Linie. Die fünfte Generation (wenn man den Dreitürer der 1980er-Jahre mitzählt) des Jazz fährt auch im Jahr 2020 im Van-Design zum Händler.

An der Front grinst der neue Honda Jazz zwischen den LED-Scheinwerferaugen so süß, dass man die erstmals angebotene Crosstar-Variante mit in die Front integrierten Kühlergrill gerne außer Acht lassen kann.

Auch der neue Honda Jazz will im kompakten Format wieder eine maximale Raumausnutzung bieten. 4,04 Meter ist der Japaner lang, also minimal kürzer als beispielsweise ein VW Polo. Mit einer

Höhe von 1,53 Metern überragt der Jazz die meisten Mitbewerber. Durch alle vier Türen kann man somit bequem einsteigen. Im Interieur gefällt die Luftigkeit in beiden Reihen. Selbst im Fond steht auch für große Menschen mehr als ausreichend Platz für Kopf und Knie zur Verfügung, zudem lassen sich die Kopfstützen weit genug ausziehen. Viele Kompakte bieten weniger Bewegungsfreiheit.

VARIABLER INNENRAUM

Der 40 Liter große Benzintank steckt unter den Vordersitzen. Das lässt auch im neuen Honda Jazz Platz für die „Magic Seats“ im Fond. Die Sitzflächen lassen sich aufstellen, was neue Transportmöglichkeiten für Topfpflanzen, Klappräder oder sonstiges Transportgut eröffnet. Außerdem senken sich die Sitzflächen beim Umklappen der Lehne ab, sodass eine fast ebene Ladefläche entsteht. Dann wächst das Kofferraumvolumen von 304 auf 1.205 Liter.

AUSSCHLIESSLICH ALS HYBRID

Eine Stufe im Boden deutet auf die Technik unter der Hülle hin. In Europa gibt es den Honda Jazz ausschließlich als Hybrid. Wie schon beim Kompakt-SUV CR-V geht die Marke mit dem Jazz e:HEV einen speziellen Weg. Er kombiniert, vereinfacht ausgedrückt, einen Parallelhybrid (Beispiel: Toyota Yaris) und ein serielles Hybridsystem (Beispiel: Nissan Note e-Power).



*Eine Jazz-Spezialität:
Die Magic Seats im Fond
des Hybrid-Honda.*

*Der 40-Liter-Tank befindet sich unter
den bequemen Vordersitzen. Das sorgt für
einen luftigen und variablen Fondbereich.*

FAHRBERICHT | Honda Jazz

Neben einem 1,5 Liter großen Vierzylinder-Benziner mit 72 kW/ 98 PS, der im energieeffizienten Atkinson-Zyklus arbeitet, fahren im Honda Jazz zwei Elektromotoren mit. Einer davon ist der Stromgenerator, der zweite mit 80 kW (109 PS) der Antriebsmotor.

KOMPLEXES HYBRID-SYSTEM

Nach dem Druck auf den Start-Knopf rollt der Honda Jazz primär elektrisch los. Der Strom kommt aus einer kleinen Speicherbatterie. Kurze Zeit später wird der Benzinmotor wach. Er treibt aber nicht die Räder an, sondern erzeugt die Energie für den erwähnten Generator. Jetzt fährt der Honda Jazz als serieller Hybrid. Innerorts wechselt der Japaner stetig zwischen dem Hybrid-Modus und elektrischem Fahren. Hier herrscht, auch beim Hochdrehen des Motors bei schwerem Gasfuß, kein Unterschied zu bekannten Parallel-Hybrid-Systemen, nur dass es eben keine Verbindung zwischen Vierzylinder und Rädern gibt.

Das ändert sich bei höheren Geschwindigkeiten bis 120 km/h. Dann wird eine Überbrückungskupplung geschlossen, der Benzinmotor kümmert sich um den Antrieb, der Elektromotor boostet bei Bedarf mit. Wird auf der Autobahn stärker beschleunigt, wechselt der Jazz wieder in den seriellen Hybridmodus.

TECHNISCHE DATEN

Honda Jazz e:HEV Executive

Abgasnorm	Euro 6d
Hubraum	1.498 ccm
Anzahl und Bauform Zylinder	4 in Reihe
Maximale Leistung	72 kW/98 PS bei 5.500 U/min
Max. Drehmoment	131 Nm bei 4.500 U/min
Getriebe	Direktantrieb
Elektromotor: Maximale Leistung	80 kW (109 PS)
Elektromotor: Maximales Drehmoment	253 Nm
Höchstgeschwindigkeit elektrisch	9,5 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Norm-Verbrauch auf 100km	4,6 Liter (WLTP)
Verbrauch real auf 100km	4,6 Liter (lt. Bordcomputer)
Reifen Testwagen	Yokohama BlueEarth A 185/55 R16
Leergewicht	1.300 kg
Anhängelast (gebremst)	n/a
Länge / Breite / Höhe	4.044 / 1.966 / 1.526 mm
Grundpreis	25.150 Euro
Testwagenpreis	25.740 Euro

Klingt kompliziert? Ist es im Fahrgefühl aber keineswegs. Man überlässt dem Antrieb die Steuerung und greift maximal in die Energierückgewinnung ein, indem man den Wählhebel von D auf B stellt. Spürbare Verzögerung tritt dann aber auch nicht ein, hier dürfte durchaus eine größere Spreizung Teil einer künftigen Modellpflege sein. 4,6 Liter standen am Ende unserer Probefahrten auf der Anzeige des Bordcomputers. Das deckt sich mit dem WLTP-Normwert. In einem späteren Test bleibt zu erfahren, ob man den Alltagsverbrauch des Honda Jazz noch weiter drücken kann.

UMFANGREICHE AUSSTATTUNG

Drücken lassen sich auch die rastenden Regler und Knöpfe für die Klimaautomatik. Sie zählt in jedem Jazz zur kompletten Serienausstattung, was die recht hohen Preise erklärt. Das Infotainmentsystem mit neun Zoll großem Display, im getesteten Jazz Executive mit Navigationsfunktion, ist gut ablesbar. Die Kastengrafik der Routenführung wirkt aber etwas angestaubt und passt nicht so recht zum modernen Anspruch des Honda Jazz. Hinter dem Zweispeichenlenkrad blickt man auf ein recht kleines Display zur Anzeige der fahrrelevanten Daten und des Bordcomputers. Alles ist über das Multifunktionslenkrad selbsterklärend zu bedienen.

GUTE RUNDUMSICHT

Sicherheitsansprüchen begegnet der Honda Jazz nicht nur mit einer guten Rundumsicht dank geteilter A-Säulen, sondern auch mit einem Team an Assistenten. Die Geschwindigkeit und der Abstand zum Vordermann werden adaptiv geregelt, Verkehrszeichen erkannt und die Fahrspur aktiv gehalten.

Auf den ersten Blick ist der Jazz recht teuer, was sich aber durch die angesprochene Serienausstattung erklärt, aber mit seinem



Der Benzinmotor mit 98 PS produziert meist Energie für einen Generator.



Im Honda Jazz Executive ist ein Navigationssystem mit 9-Zoll-Display an Bord.

Das Zweispeichenlenkrad scheint den Fahrer anzugrinsen. Die Bedienung im Honda Jazz klappt selbsterklärend.



Die schlanken A-Säulen gewähren eine tolle Rundumsicht.



geräumigen Innenraum steht er auch in Konkurrenz zu vielen kompakten. Im Vergleich zum Hybrid-Kleinwagen Toyota Yaris ist der Honda auf jeden Fall auch für Familien die erstwagentaugliche Wahl. 22.250 Euro kostet der Honda Jazz e:HEV Comfort. Im Executive-Trim des Testwagens fahren u.a. noch 16-Zoll-Felgen, Totwinkelwarner, Ausparkassistent, Rückfahrkamera, Navigationssystem und getönte Scheiben im Fond mit. Dann klettert der Listenpreis auf 25.150 Euro. ■

FAZIT

Der Honda Jazz spiegelt klassische japanische Automobilbautugenden wider. Er bietet viel Raum auf minimaler Grundfläche, eine sparsame Antriebstechnik und eine umfangreiche Serienausstattung. Schön, dass es so etwas auch heutzutage noch gibt. Nur günstig ist der Jazz nicht – solange man in ihm nicht auch einen Mitbewerber für größere Fahrzeuge der Kompaktklasse sieht.

Text: Bernd Conrad

Bilder: Daniel Przygoda, Bernd Conrad



Yoo no bi – Die Schönheit der Perfektion

Der neue Honda Jazz Hybrid folgt einer neuen Design-Philosophie, die die Schönheit alltäglicher, im Lauf der Zeit immer weiter perfektionierter Gegenstände würdigt. Arrive hat überprüft, ob das stimmt.

Der Honda Jazz war schon immer ein ebenso funktionales wie komfortables und dabei durchaus emotionales Fahrzeug. Jazz-Fans waren immer etwas Besonderes – ihr Selbstverständnis ist durchaus ein individuelles, ein Geschmack, den einfach nicht jeder hat. Und ebenso wie die gleichnamige Musikrichtung hat der Honda Jazz etwas Zeitloses, sein Design ist nicht von gestern, aber auch nicht von heute – es ist unauffällig und spannend zugleich.

Das Erste, was auffällt, wenn man sich dem Fahrzeug nähert, ist seine scheinbare Größe: Obwohl faktisch nur 4 Meter lang, wirkt er nicht wie ein klassischer Kleinwagen – und tatsächlich: Auch ein Mensch von 1,85 m wie ich kann da ohne jedes Enggefühl Platz nehmen.

Und wenn dann erst klar wird, dass dieses Wägelchen nicht nur einen Benzinmotor beherbergt, sondern noch zwei Elektromotoren dazu, und vollgestopft ist mit

elektronischen Assistenten, weiß man, was diese Philosophie meint: Der 2020er Honda Jazz ist eigentlich kein Kleinwagen, sondern ein etwas kleinerer Großer, der sich wirklich mit beachtlicher Perfektion durchs Leben schlägt und in einer seiner Ausstattungsvarianten auch noch ganz besonders hübsch aussieht – was selbstverständlich im Auge des Betrachters liegt. Also: Ich mochte den hellblauen Honda Jazz Crosstar mit seiner Light-SUV-Optik richtig gerne und hätte ihn am liebsten gleich mitgenommen.

DER BOOST-EFFEKT HAT ES IN SICH

Aber zum Fahren nahm ich den roten – und auch der hatte es in sich. Sein neuentwickeltes e:HEV-System besteht aus zwei kompakten Elektromotoren, einem 1,5-Liter DOHC i-VTEC Benzinmotor, einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Direktantrieb mit intelligenter Steuereinheit. Das harmonische Zusammenspiel dieser Komponenten garantiert ein

in dieser Klasse ungewöhnliches Verhältnis aus Kraftstoffeffizienz und Beschleunigungsleistung. Bei durchgetretenem Gaspedal geht der Kleine mit seinem ausgefeilten Direktantrieb wie eine Rakete ab und jault dabei kräftig, denn die Benzineinheit läuft in diesem Fall hochtourig. In der City, z.B. an der Ampel, streichelt man ihn und lässt den Elektroantrieb, der seine Energie aus einem zweiten Elektromotor, der wie ein Generator

die Kraft für den ersten E-Motor produziert, in Gang treten. Dann geht es leise und gesittet zu, bis der Benziner, seinerseits Antriebsmotor für E-Motor zwei, übernimmt. Zu kompliziert? In den meisten innerstädtischen Fahrsituationen wechselt der Jazz e:HEV automatisch und nahtlos zwischen seinen Antrieben. Bei hohen Geschwindigkeiten übernimmt der Verbrennungsmotor die Arbeit; bei Bedarf liefert der E-Antriebs-



Etwas teurer, etwas besser ausgestattet: Der Honda Jazz Crosstar fühlt sich fast an wie ein richtiger SUV.

FAHRBERICHT | Honda Jazz Crosstar

„Wir haben dieses Fahrzeug als eine Einheit entwickelt, die das Leben seiner Nutzer bereichert.“

Takeki Tanaka, Projektleiter Honda

motor per „Boost“-Effekt zusätzliche Kraft. Pilotin oder Pilot merken davon fast nichts.

Der Elektroantriebs-Modus wird auch beim Verzögern des Fahrzeugs genutzt, um die Batterie per Rekuperation zu laden. In Summe heißt das Fahrspaß pur bei nur sehr geringem Verbrauch von gut 100g CO₂ pro km. Ganz erstaunlich ist das Raumkonzept des Jazz, denn dank der schmalen A-Säule, einer verschlankten Armaturentafel und der Positionierung des Tanks unter den Vordersitzen entstand dieses erwähnte großzügige Gefühl, in einer normalen Limousine zu sitzen und nicht in einem Kleinwagen; selbst im Fond können auch ernsthaft Erwachsene mitfahren, nicht selbstverständlich in dieser Klasse.

Mich haben an dieser Stelle besonders die sehr gut aufeinander abgestimmten elektronischen



Hochgejazzt: Ein Auto für (fast) jede Gelegenheit.



Der Hybrid-Antrieb verrichtet leise seine Arbeit.



Connectivity wie bei einem viel größeren Auto.



Sitzkomfort enorm für dieses Fahrzeug.

TECHNIK

Honda Jazz Crosstar

- Benzinmotor
- 1,5 L DOHC i-VTEC Benziner
- Elektromotor
- 2 Motoren
- Leistung
- 80 kW/109 PS
- max. Drehmoment
- max. 253 Nm
- Länge x Breite x Höhe
- 4,04 m x 1,97 m x 1,52 m
- Kofferraumvolumen
- 304 – 1.205 Liter
- Höchstgeschwindigkeit
- 175 km/h
- 0 – 100 km/h
- 9,4 Sekunden
- CO₂-Emissionen
- 102 g/km
- Radstand
- 2,53 m
- Preis
- ab 26.800 Euro



Assistenten begeistert, die das Fahrgefühl positiv beeinflussen: Die elektrische Servolenkung mit verbesserter Lenkübersetzung reagiert fein auf Lenkimpulse des Fahrers und unterstützt ein natürliches Verhalten bei Richtungswechseln. Die reibungsarme Aufhängung sorgt zusammen mit dem langen Radstand für eine Reduzierung von Nickbewegungen und ein hohes Maß an Fahrstabilität. Weiter optimiert werden Handling-Eigenschaften und Fahrkomfort durch das Agile Handling Assist (AHA) System. Das System verbessert die Fahrstabilität insbesondere bei schnellen Lenkmanövern und in schnell gefahrenen Kurven. In Zusammenarbeit mit dem Stabilitätsprogramm bremst der Agile Handling Assist beim Lenken die kurveninneren Räder ab und trägt zu mehr Kontrolle, Stabilität und Dynamik bei. Das Bremssystem umfasst ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSA), einen Bremsassistent und die Berganfahrhilfe. Der Funktions-

umfang der aktiven Honda-Sensing-Sicherheitstechnologien wurde nochmals erweitert, die Basis dafür liefert eine hochauflösende Weitwinkelkamera, die das Sichtfeld vergrößert und den Einsatz bei Nacht verbessert. Kollisionswarner, adaptive Geschwindigkeitsregelung, ein aktiver Spurhalteassistent, der davor warnt, wenn man sich dem Straßenrand zu sehr nähert, Totwinkel-Warner und einiges mehr sind für ein solches Fahrzeug wirklich nicht selbstverständlich. Das Allermeiste ist serienmäßig, Ein- und Ausparkhilfen kosten extra. Aber schon, wer für die Comfort-Version 22.250 Euro ausgibt, erhält viel Auto fürs Geld, wer nochmal rund 4.000 Euro drauflegt, fährt den oben erwähnten Crosstar Executive, der alles hat, was die anderen auch haben, nur noch moderner, noch schöner und noch individueller. Unterm Strich erhält der neue Honda Jazz Hybrid zwei arrive-Ausrufezeichen, das Maximum bei Hybrid-Fahrzeugen.

Willy Loderhose ■



Willy Loderhose und der Jazz: Sehr viel moderne Technik für relativ wenig Geld.

VERNÜNFTIG AUF JAPANISCH

Ein bisschen SUV, ein wenig City-Mobil und drei Motoren in einem Auto: Der Honda Jazz Crosstar gibt namensgemäß den Improvisationskünstler.



Jazz geht's los: Knuffige Formen, aber erstaunlich viel Dynamik, der Honda Jazz Crosstar.

Yoo no bi“ ist ein japanisches Konzept zur Würdigung der Schönheit alltäglicher und im Laufe der Zeit immer weiter perfektionierter Gegenstände. Nach dieser Design-Maxime entstand der neue Honda Jazz und erstmals auch eine SUV-Optik-Variante namens Crosstar mit mehr Bodenfreiheit und aufgesetzter Dachreling.

Hondas Jüngster kann sich aber nicht nur sehen lassen, er fährt sich auch ausgesprochen komfortabel. Der eigens für den Jazz entwickelte Hybridantrieb „e:HEV“ ist serienmäßig, ebenso der elektronisch gesteuerte und stufenlose Direktantrieb. Dieser hat ein festes Übersetzungsverhältnis und somit ein stets gleichmäßiges Beschleunigungsverhalten. Das ist zwar für die typisch deutsche Fahrweise etwas ungewöhnlich, allerdings schafft ein einigermaßen besonnener Fahrer dadurch einen Benzinverbrauchswert um die fünf Liter Super auf 100 Kilometer. Nur beim klassischen Kickdown

schwächelt der e-CVT Direktantrieb mit hohen, brummig tönenden Drehzahlen und einer eher verhaltenen Beschleunigung.

EIN MOTOREN-TRIO IST AM WERK

Fahrspaß bietet dieses dreistufige Hybrid-Konzept mit einem Verbrenner und zwei Elektromotoren trotzdem reichlich. Im reinen Elektroantrieb kommt die Energie direkt von der Lithium-Ionen-Batterie zum Elektromotor, der ausschließlich die Vorderräder antreibt. Beim Hybridantrieb treibt der Benzinmotor den zweiten Elektromotor an, der dann als Generator Strom für den elektrischen Antriebsmotor liefert. Modus Nummer drei ist der Motorantrieb, bei dem der Benziner die Vorderräder über eine Überbrückungskupplung beschleunigt. Von diesem Wechselspiel bekommen die bis zu fünf Fahrzeuginsassen nahezu nichts mit, da die Verzögerungen bei den Übergängen auf ein Minimum reduziert

wurden. Das System ist auch so programmiert, dass bei Fahrten durch die Innenstadt zu mehr als 80 Prozent rein elektrisch gefahren werden kann.

Im Innenraum des 1,3 Tonnen leichten Jazz Crosstar sind vor allem die „Magic Seats“ in der zweiten Sitzreihe zu loben. Die lassen sich nicht nur umklappen, um den Kofferraum auf bis zu

1.200 Liter zu vergrößern, sondern auch, wie im Konzertsaal, nach oben klappen. So kann der Jazzer problemlos sperrige Dinge transportieren – sogar Posaune und Kontrabass. Ziemlich innovativ also, die Japaner. Ihre E-Offensive wollen sie konsequent fortsetzen. Der Jazz ist nur der Auftakt, fünf weitere E-Hondas folgen bis 2022. **Wolfgang Wieland** ■



Frontalangriff: Honda startet den Hybrid-Crosstar.

TECHNIK

Honda Jazz Crosstar

Benzinmotor:
1,5-Liter-Vierzylinder-Atkinson-Motor (98 PS)
Elektro-Motoren:
109 PS
Maße: (Länge x Breite x Höhe)
4,09 x 1,97 x 1,56 m

Höchstgeschwindigkeit:
173 km/h
Verbrauch: (nach WLTP)
4,8 l Super/100 km
CO₂: (nach WLTP)
110 g/km
Preis: ab 26.800 Euro