
Fahrbericht Honda Jazz Elegance: Geiziger Teilzeit-Stromer

Von Guido Borck, cen

Einzig das geräumige Monobox-Design sowie der variable Innenraum erinnern noch an seinen Vorgänger, ansonsten präsentiert sich die vierte Generation des Honda Jazz völlig neu. So gibt es den gut vier Meter kurzen Kleinwagen nur noch als Hybrid, doch ist der alternative Antrieb etwas ganz Besonderes. Hierzu haben die Japaner einen enormen Aufwand betrieben und ganz tief in die Technik-Trickkiste gegriffen.

Unter der Haube des Jazz befinden sich insgesamt drei Motoren. Hier paart sich ein 1,5-Liter großer Benziner mit gleich zwei Elektromaschinen. Der Clou: Der Vier-Zylinder-Verbrenner ist die meiste Zeit von den Vorderrädern abgekoppelt. Seine Hauptaufgabe besteht eigentlich darin, Strom zu erzeugen. Schließlich arbeitet einer der beiden Elektromotoren ausschließlich als Generator, während das zweite Aggregat den Jazz zumeist antreibt. Mit dem Ziel, dass der 109 PS (80 kW) starke Honda so oft wie möglich elektrisch fährt, um Sprit zu sparen.

Günstig ist der Honda Jazz allerdings nicht. Los geht's bei 22.250 Euro. Doch der hohe Einstiegspreis soll sich woanders wieder bezahlt machen. Dank seiner ausgeklügelten Technik soll der Hybride nur 4,5 Liter Super schlucken. Die auf dem Rollenprüfstand ermittelte WLTP-Vorgabe hält der Japaner auch in der Praxis strikt ein. In der Stadt surrt der Honda häufig elektrisch, während der Benziner parallel dazu nur im Leerlauf säuselt. Erst bei höherem Tempo schaltet der Jazz in den Hybrid-Modus, wobei der E-Anteil im Mischbetrieb immer noch rund die Hälfte ausmacht. Auf der Landstraße oder Autobahn arbeitet das System hingegen als serieller Hybrid, erst dann greift der Verbrennungsmotor hilfreich unterstützend ein, da dies wesentlich effizienter ist.

Meistens elektrisch durch die Stadt

Doch die meisten Vorteile spielt der Honda in der City aus. In einem urbanen Umfeld fühlt er sich am wohlsten und gewinnt beim Heranrollen an rote Ampeln verbrauchte Energie zurück. Die kleine Batterie im Heck, die über eine Kapazität von gerade einmal nur 0,86 kWh verfügt, ist ruckzuck wieder aufgeladen. Wenn der Fahrer es möchte, kann er diesen Vorgang im Cockpit-Display verfolgen. Gleiches gilt für die aktuelle Art der Antriebe, die mit ihrem ständigen Wechselspiel so unmerklich arbeiten, dass die Gäste an Bord davon kaum etwas mitbekommen. Wer häufiger auf Überlandfahrt ist, treibt den Verbrauch auf knapp über fünf Liter hoch, doch ist dies immer noch ein akzeptabler Wert. Neben seinem genügsamen Umgang mit dem Kraftstoff erweist sich der Honda zudem als leise. Wer allerdings die volle Systemleistung abgerufen, erntet vom Benziner auch schon mal eine raue Klangkulisse. Glücklicherweise ist dies aber nur die Ausnahme.

Seinen Sparauftrag erfüllt der Honda schon mal perfekt, auch der Innenraum kann sich sehen lassen. Gemessen an seiner übersichtlichen Größe, bietet der Jazz enorm viel Platz. Das Raumgefühl fällt für einen Kleinwagen sehr ordentlich aus, selbst auf der Rückbank herrscht eine gute Bewegungsfreiheit. Hier lässt es sich selbst auf längeren Strecken noch gut aushalten. Gut fällt auch das Urteil für den Kofferraum aus, der 304 bis 1205 Litern reichlich Gepäck mitnimmt.

Dass der Jazz im Vergleich zu seinem Vorgänger um 50 Liter an Fassungsvermögen eingebüßt hat, sei geschenkt. Dafür wurden die praktischen Magic Seats aus dem alten Modell übernommen. So bezeichnet Honda seine variable Rückbank, die vielfältig

umklappen lässt. So lassen sich die Sitzflächen wie bei einem Kinositz hochklappen, damit im Fußraum beispielsweise eine Blumenpflanze aufrecht transportiert werden kann. Wer allerdings die Bank auf konventionelle Weise nach vorne umlegt, erhält eine kleine Stufe im Laderaum. Das trübt den an sich guten Gesamteindruck ein wenig.

Revolutionäre Airbags

Dafür erweist sich der Honda insgesamt als sehr modern und praktisch. Das in Höhe und Reichweite verstellbare Lenkrad gilt längst nicht als selbstverständlich unter den vielen Kleinwagen, daher findet der Fahrer auch schnell eine ordentliche Sitzposition. Gleiches gilt für die Klimaautomatik oder die zahlreichen Ablagemöglichkeiten, die bereits schon beim Basismodell des Jazz zum Lieferumfang gehören. Darüber hinaus fällt die Sicherheitsausstattung sehr umfangreich aus. Dazu zählt unter anderem ein adaptiver Tempomat mitsamt einem Stauassistenten, der zuverlässig dem Stop-and-go-Verkehr folgt. Ebenso gut funktionieren die Verkehrszeichenerkennung sowie der Fernlichtassistent. Und der Querverkehrsassistent schlägt Alarm, sobald sich andere Fahrzeuge beim Vorwärtsfahren aus unübersichtlichen Häuserschluchten dem Jazz nähern. Ebenso ist ein Kollisionswarner mit an Bord, der Fußgänger und Radfahrer erkennt.

Aufgerüstet haben die Japaner zudem in Sachen Airbags. Insgesamt zehn Luftsäcke schützen die Insassen. Darunter befinden sich auch zwei, die bei einem Seitenaufprall die Köpfe des Fahrers und Beifahrers besser schützen sollen. Für einen Menge Sicherheit ist also beim Basismodell schon bestens gesorgt. Die von uns gefahrene mittlere Ausstattungsstufe Elegance startet bei 23.300 Euro und bringt zusätzlich einige Annehmlichkeiten mehr mit. Dazu zählt unter anderem ein einfach bedienbares Online-Multimediasystem. Auch die weiteren Funktionen überzeugen. Eine Smartphone-Anbindung gelingt auf Anhieb und damit die Gäste im Internet surfen können, gibt es optional einen WLAN-Hotspot. Nicht minder selbstverständlich für das Segment ist zudem der clevere Sprachassistent, der mit seiner künstlichen Intelligenz permanent hinzulernt und Online-Empfehlungen zur Reiseplanung oder einfach nur dem Wetterbericht gibt. Auch in diesem Punkt hebt sich der sparsame Honda Jazz Hybrid von anderen deutlich ab und darf mit seinen zahlreichen Features als ein Wegweiser unter den kleinen Stadtfützern gelten. (ampnet/gb)

Daten Honda Jazz Elegance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,04 x 1,97 x 1,53
Radstand (m): 2,52
Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Atkinson-Zyklus, variable Ventilsteuerung
Leistung: 72 kW / 98 PS bei 5500–6400 U/min
Max. Drehmoment: 131 Nm bei 4500–5000 U/min
Elektro-Motor1: 80 kW / 109 PS
Drehmoment E-Motor1: 253 Nm
Elektro-Motor2: 70 kW / 95,2 PS
Drehmoment E-Motor2: k.A.
Systemleistung: 80 kW / 109 PS
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 0,86 kWh
Elektr. Normreichweite: k.A.
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter
Testverbrauch: 4,5 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 102 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1300 kg / max. 410 kg
Kofferraumvolumen: 304–1205 Liter

Wendekreis: 10,1 m
Bereifung: 185/60 R 15
Wartungsintervall: 20 000 km / alle 2 Jahre
Testwagenpreis: 23.300 Euro

Bilder zum Artikel



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



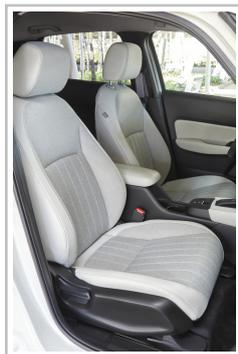
Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
