
Fahrbericht Honda Jazz 1.5 Dynamic: Mit allen Van-Wassern gewaschen

Von Jens Riedel, cen

Vans sind eine aussterbende Gattung. Erst recht im Kleinwagensegment. Der wohl überzeugendste Vertreter der kleinen Multi-Purpose Vehicle (MPV) war schon immer der Honda Jazz. Mit 130 PS und der Zusatzbezeichnung Dynamic stemmt er sich mit noch mehr Kraft gegen den auch im B-Segment grassierenden Trend zum SUV.

Pfiffig war der Jazz schon immer. Mit der dritten Modellgeneration ist der kleine Van nicht zuletzt durch die scharfe schwungvolle Seitensicke und das Markengesicht im Civic-Style auch schnittig geworden. Da bedarf es bei der Ausstattung Dynamic nur noch einiger weniger Zutaten, um für ein entsprechend sportliches Erscheinungsbild zu sorgen: ein roter und dünnerer Front-Splitter, ein Heck-Diffusor, Nebelscheinwerfer und Seitenschweller-Schürzen sowie ein kleiner Dachspoiler und 16-Zoll-Leichtmetallfelgen in Hochglanz-Schwarz.

Innen geht es bis auf ein paar rote Ziernähte nicht ganz so flott zu: Die Bedienung hinterlässt einen etwas zwiespältigen Eindruck. So gibt es zum Beispiel keinen direkten Schalter für die Geschwindigkeitsregelanlage am Lenkrad (wohl aber für den Speedlimiter). Der Tempomat muss im Menü des Bordcomputers aufgerufen werden, taucht dort aber dann zum Glück nach einmaligem Tastendruck ad hoc auf. Das Display arbeitet bei allen Anzeigen mit recht grober und einfacher sowie einfarbiger Darstellung. Das wirkt für heutige Verhältnisse nicht mehr ganz zeitgemäß. Die zweifache Verkehrszeichenerkennung reagiert aber erfreulich rasch, wenngleich nicht immer: Nach Erreichen eines Ortsschildes wird zum Beispiel selten Tempo 50 angezeigt, sondern sind meistens einfach nur drei Striche zu sehen, die darauf hinweisen, dass das System gerade keine hinreichenden Informationen hat. Die in dieser Hinsicht ein wenig schlicht wirkende Technik hat aber auch ihr Gutes: Der kleine Honda gehört zu den wenigen Neuwagen, die erfreulicherweise im Sieben-Zoll-Touchscreen-Entertainmentsystem noch einen CD-Player haben.

Klare Sache: Honda geht Zweckmäßigkeit vor Spielerei, denn der Jazz ist ein Auto, dessen Konzept nach wie vor seinesgleichen sucht und vor allem für den echten Alltagsgebrauch gemacht ist. Das fängt beim für diese Fahrzeugklasse üppigen Kofferraumvolumen von 354 Litern an. Zwar hat auch der Honda ein ordentliches Staufach unter der Ladefläche, aber einen doppelten Boden zur Schaffung eines ebenen Gepäckabteils absolut nicht nötig. Die Sitzflächen senken sich automatisch beim Umlegen der Rückenlehnen ab.

Und nach wie vor einmalig im Kleinwagensegment ist der „Kinosessel“-Mechanismus: Wie bei einem Pick-up können die geteilten hinteren Sitzflächen um 90 Grad nach oben weggeklappt werden, um Platz für den Transport zwar schmaler, aber bis zu 1,28 Meter hoher Gegenstände zu schaffen. Zitiert werden hier gerne die Zimmer-Palme oder das Fahrrad mit ausgebautem Vorderrad. Und damit ist die Flexibilität des kleinen Raumwunders mit über 1300 Litern Stauvolumen noch längst nicht ausgeschöpft. Die bei flacher Rücksitzbank immerhin 1,50 Meter lange Ladefläche kann durch Umklappen der Beifahrer rechtsseitig auf 2,48 Meter verlängert werden. Umgekehrt bietet sich so auf der Beifahrerseite bei aufrechten Rückenlehnen ebenfalls Platz für Gegenstände von maximal 1,58 Metern Länge. Da kann kein B-Segment-SUV dem Jazz das Wasser reichen. Auch bei der Personenbeförderung spielt das derzeit kleinste Modell im Programm die Van-Trumpfkarte. Es mangelt hinten weder an Kopf-, Schulter-, Bein- oder Fußfreiheit. Zudem

bieten die Sitzpolster im Fond recht viel Schenkelaufgabe.

Der 1,5-Liter-Motor ist ebenso drehfreudig wie elastisch. Der kleine Honda legt spritzig an der Ampel los, nennt der Hersteller doch immerhin weniger als neun Sekunden für den Standardsprint. Andererseits darf der sechste Gang sogar mit Segen der Schaltempfehlung getrost bereits ab 50 km/h eingelegt werden. Jenseits von 3000 Umdrehungen wird es jedoch zunehmend lauter im Jazz. Das ist im letzten Gang leider schon leicht über Landstraßentempo ab etwa 105 km/h der Fall. Spätestens ab Autobahnrichtgeschwindigkeit wird klar, dass in Sachen Geräuschdämmung Optimierungsbedarf besteht. Bei 5000 Umdrehungen und Tempo 180 darf bei dem 1,5-Liter-Sauger ruhigen Gewissens von Lärm gesprochen werden. Die von uns gefahrenen Durchschnittsverbräuche zwischen 6,2 und 6,7 Litern hingegen sind angesichts des Normwertes von 5,9 Litern aller Ehren wert. Dennoch dürfte die Reservelampe gerne etwas früher aufleuchten. Vermutlich schlägt sie auch deshalb genauso so viel Alarm wie der Auffahrwarner – weil sie so spät dran ist (in unserem Fall zeigte der Bordcomputer noch verbleibende 35 Kilometer an).

Die Schalthebel wechselt die Gänge zwar ein wenig knochig, gleitet dafür aber sehr präzise durch die erfreulich kurzen Gassen. Die Mittelarmlehne kann dabei getrost rechts liegen gelassen werden, denn ihr fehlt zum Fahrer hin ohnehin die vordere Hälfte des Polsters, um Platz für die mechanische Handbremse zu machen. Links und rechts des Tachos dienen zwei Leuchtstreifen als Ecometer, die auf den roten Zeigefinger verzichten und dankenswerter Weise nur den Wechsel von Grün auf ein kaum weniger freundliches Blau kennen. Dafür schlägt der Auffahrwarner des serienmäßigen Notbremssystems im Fall des Falles umso heftiger optisch Alarm. Als weitere Fahrhilfe ist ein passiver Spurhalteassistent mit an Bord. Ein Lob verdient zudem der sehr gut funktionierende Fernlichtassistent.

Die beheizbaren Vordersitze bieten für ein Auto dieses Formats genügend Seitenhalt. Der Fahrer darf sich darüber hinaus über einen separaten Becherhalter am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad freuen – Minivan eben. Das Fahrwerk ist recht komfortabel. Die Federung bügelt auch kürzere Unebenheiten glatt, und die Wankneigung des kleinen Raumwunders ist erfreulich gering. Die Lenkung ist mit Blick auf den primären Stadteinsatz von eher leichtgängiger Natur.

Fazit: Der sparsame 130-PS-Motor erfreut durch seine Spritzigkeit ebenso wie durch seine Elastizität, ist aber recht laut. Das Revier des Jazz ist klar die Stadt. Sein wandlungsfähiges Innenraumkonzept ist nach wie vor vorbildlich und ein Plädoyer für seine (aussterbende) Gattung. Wer auf die Leistungsspritze des Dynamic verzichten kann, der ist ab 16 640 Euro und mit 102 PS dabei. (ampnet/jri)

Daten Honda Jazz 1.5 i-VTEC Dynamic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,05 x 1,69 x 1,55
Radstand (m): 2,53
Motor: R4-Benziner, 1498 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 96 kW / 130 PS bei 6600 U/min
Max. Drehmoment: 155 Nm bei 4600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,7 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter
CO₂-Emissionen: 133 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1104 kg / max. 501 kg
Kofferraumvolumen: 354–1314 Liter
Max. Anhängelast: 1000 kg
Wendekreis: 11,1 m

Bereifung: 185/55 R16
Preis: 19 990 Euro

Bilder zum Artikel



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz 1.5 Dynamic.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda
