
Fahrvorstellung Honda Jazz: Der Mini-Van schlägt ganz eigene Töne an

Von Guido Borck

Honda schickt den neuen Jazz auf die Straße und stellt ihm mit dem Crosstar noch einen rustikalen Ableger zur Seite. Beide Fünftürer starten mit einem außergewöhnlichem Hybridantrieb und bringen eine beispiellose Sicherheit mit, die unter anderem zehn serienmäßige Airbags umfasst. Bei der Neuauflage des Van-artigen Jazz haben die Japaner alle Register gezogen, um ihn auf die Überholspur zu bringen. Das beginnt schon beim Antrieb.

Die vierte Generation startet nur noch als Hybrid, mit allerdings sage und schreibe drei Motoren. Auch bei der Sicherheit liegt die Messlatte enorm hoch. Insgesamt zehn Airbags bringt er von Haus aus mit, darunter befindet sich ein neuartiger Luftsack, der zwischen dem Fahrer und Beifahrer untergebracht ist. Das bietet sonst keiner. Aber der Reihe nach.

Mit einer Länge von knapp über vier Metern ist der Jazz kaum gewachsen und hat seine City-freundlichen Abmessungen behalten. Die Breite bleibt mit 1,97 Metern gleich, dagegen ist der Mini-Van in der Höhe mit 1,53 Metern etwas geschrumpft. Trotzdem verfügt er weiterhin über ein sehr üppiges Platzangebot. Dank der großzügig bemessenen Panorama-Windschutzscheibe sowie schlanker A-Säulen fällt das Raumgefühl ausgesprochen luftig aus und gewährt dem Fahrer einen guten Überblick aufs Verkehrsgeschehen. Vorne empfängt der Jazz seine Passagiere auf bequemen Sitzen, die einen angenehmen Seitenhalt bieten und selbst in der zweiten Reihe gibt es nichts zum Klagen. Im Gegenteil. Die Bewegungsfreiheit fällt sehr ordentlich aus, deshalb lässt es sich im Fond auch auf längeren Strecken komfortabel aushalten.

Das Kofferraumvolumen fällt mit 304 bis 1205 Litern um 50 Liter geringer aus als noch beim alten Modell. Dessen ungeachtet nimmt der kleine Japaner immer noch ordentlich viel Gepäck mit. Richtig klasse ist die aus dem Vorgänger bekannte Rückbank, die für eine ausgezeichnete Variabilität sorgt. Selbst größere Gegenstände wie Pflanzen oder gar ein Mountainbike können aufrecht im hinteren Fußraum transportiert werden. Hierzu lassen sich die Sitzflächen, ähnlich wie bei einem Kinossessel, einfach hochklappen. Wenn es sein muss, nimmt der Honda auch problemlos eine Waschmaschine mit, sobald man die komplette Bank flachgelegt hat. Die Ladekante erweist sich als rückenfreundlich niedrig, allerdings entsteht nach dem Umklappen eine kleine Stufe im Frachtraum.

Nur noch als Hybrid

Dieses kleine Manko macht der Honda aber an vielen anderen Stellen wieder wett. So findet der Fahrer ein in der Höhe und Reichweite verstellbares Lenkrad vor. Das ist längst nicht selbstverständlich in der preissensiblen Kleinwagenklasse. Auch das neue Multimediasystem gefällt, da es sich auf Anhieb leicht bedienen lässt und genauso einfach durch die Untermenüs führt. Selbst einen WLAN-Hotspot bietet Honda jetzt im Jazz an, um die Smartphones und Tablets der Gäste mit dem Internet zu vernetzen. Viele Ablagemöglichkeiten erleichtern zudem den täglichen Umgang mit dem Pragmatiker. Darunter befindet sich sogar ein zweites Handschuhfach.

Eine weitere wichtige Neuerung betrifft die Motorenpalette. Die bisher verwendeten Benziner mit 102 PS sowie 130 PS haben ausgedient, den Jazz gibt es ausschließlich nur noch mit einem Hybridantrieb. Daher trägt der japanische Kleinwagen auch die Zusatzbezeichnung „e:HEV“ (Hybrid Electric Vehicle) an seinem Heck. Die verwendete

Technik ist jedoch außergewöhnlich und stammt im Prinzip aus dem Honda CR-V Hybrid.

Nur ist die Konfiguration eine kleinere, die Honda für den Jazz komplett neu entwickelt hat. Diese besteht aus einem 1,5-Liter-Benzinmotor sowie gleich zwei kompakten Elektromotoren. Die eine E-Maschine unterstützt mit 109 PS (80 kW) den Benziner, die andere E-Maschine erzeugt hingegen ausschließlich Strom, der vom Verbrennungsmotor hergestellt wird. Daher ist der Benziner die meiste Zeit von den Rädern abgekoppelt. Ein herkömmliches Getriebe zur Kraftübertragung gibt es im Jazz nicht. Dafür aber eine Überbrückungskupplung die zusammen mit einer ausgeklügelten Regelelektronik die jeweiligen Antriebe hinzu- oder abschaltet. Entweder einzeln oder im Verbund. Die Lithium-Ionen-Akkus im Heck fallen mit nur 0,86 Kilowattstunden relativ klein aus. Sie dienen allerdings auch nur als Strompuffer.

Honda betreibt mit seiner Hybridtechnik einen enormen Aufwand, der sich unter dem Strich jedoch lohnt. Im Stadtverkehr fährt der Jazz zumeist mit seinem Elektromotor. Zwischen 40 und 80 km/h schaltet der Honda dagegen in den Hybrid-Modus um, wobei der E-Anteil während dieser Fahrzeit immer noch rund die Hälfte ausmacht. Bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 120 km/h schaltet das System in den direkten Verbrennerbetrieb. Bei höherem Tempo arbeitet das System hingegen als serieller Hybrid weiter, da dieses der effizienteste Modus ist.

In der Praxis funktioniert das permanente Wechselspiel der Antriebe einwandfrei. Der Fahrer und seine Gäste an Bord bekommen davon so gut wie nichts mit, es sei denn er muss mit Volllast stark beschleunigen. Anschließend heult der Benziner mit einem kernigen Unterton auf, aber nur dann. Jedoch ist der Jazz Hybrid überaus genügsam. Nur 4,5 Liter Super verspricht Honda für den WLTP-Verbrauch. Das ist durchaus glaubhaft. Unsere Runde mit dem komfortabel abgestimmten Jazz quittierte der Bordcomputer abschließend mit einer 5,0. Das ist insbesondere deshalb ein guter Wert, weil unsere Fahrt rund um das hessische Mittelgebirge nicht unbedingt unter den idealsten Bedingungen stattfand.

Revolutionärer Airbag

In Sachen Sicherheit hat Honda kräftig aufgerüstet. Insgesamt zehn Airbags zählen zur Serienausstattung. Dazu gehören erstmalig Seitenairbags für den Fond, ein Luftsack dient als Knieschutz für den Fahrer sowie ein neuartiger, zentraler Frontairbag. Dieser befindet sich zwischen dem Fahrer und Beifahrer und soll die Köpfe der Frontinsassen bei einem Seitenaufprall besser schützen. Ordentlich zugelegt hat der Jazz auch bei den Fahrerassistenten. Neu sind der adaptive Tempomat und ein Stauassistent, der bei zählflüssigen Verkehr der Kolonne automatisch folgt.

Der Querverkehrsassistent schlägt hingegen Alarm, sobald sich andere Fahrzeuge beim Vorwärtsfahren aus unübersichtlichen Parkbuchten oder Häuserschluchten dem Jazz nähern. Ebenso ist ein Kollisionswarner an Bord, der Fußgänger sowie Radfahrer selbst in der Nacht noch erkennt. Das Besondere daran: Für die große Anzahl an Assistenzsystemen nutzt der Jazz nur eine einzige Weitwinkelkamera – anstelle der sonst üblichen Radarsensoren in Verbindung mit einer Kameraoptik. Trotzdem lassen sich Straßenbegrenzungen und Entfernungen zu anderen Hindernissen besser und zugleich kostengünstiger ermitteln. Womit wir beim Preis wären. Der Honda Jazz beginnt bei 22.000 Euro, inklusive einer umfangreichen Sicherheitsausstattung. Den Jazz Crosstar gibt es ausschließlich in der Topversion Executive, die für 26.250 Euro erhältlich ist.

Crosstar? Richtig! Die vierte Generation des Honda Jazz rollt nämlich erstmals in einer Doppelbesetzung an. Neben dem herkömmlichen Modell erhält der Jazz einen rustikalen Ableger. Rein optisch gibt sich der Crosstar an den schwarz umrandeten Radläufen nebst schwarzen Seitenschwellern zu erkennen. Gleiches gilt für einen angedeuteten

Unterfahrschutz an der eigenständig gestalteten Front- und Heckschürze. Eine um knapp zwei Zentimeter erhöhte Bodenfreiheit und größere 16 Zoll-Alu-Räder anstelle der sonst serienmäßigen 15-Zöller sollen den Abenteurer wecken.

Die auffälligen Kunststoffbeplankungen sind jedoch nicht für den schweren Geländeeinsatz gemacht, sondern unterstreichen den bodenständigen Charakter des Crosstar. Allradantrieb oder gar ein Offroad-Fahrprogramm gibt es nicht. Beim höhergelegten Crosstar werden ausschließlich die Vorderräder angetrieben. Jedoch trägt er in seinem Inneren wasserabweisende Sitzbezüge, die sich nach einem Wald- und Wiesenausflug einfach reinigen lassen. Was ja auch nicht schlecht ist. (ampnet/gb)

Daten Honda Jazz e-HEV

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-Motor 1: 80 kW / 109 PS

Drehmoment E-Motor 1: 253 Nm

Elektro-Motor 2: 70 kW / 95 PS

Drehmoment E-Motor 2: k.A.

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 0,86 kWh

Systemleistung: 80 kW / 109 PS

Elektr. Normreichweite: k.A. km

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 102 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1300 kg / max. 410 kg

Kofferraumvolumen: 304–1205 Liter

Max. Anhängelast: k.A.

Wendekreis: 10,1 m

Bereifung: 185/60 R 15

Wartungsintervall: 20 000 km oder alle zwei Jahre

Basispreis: 22.000 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 Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



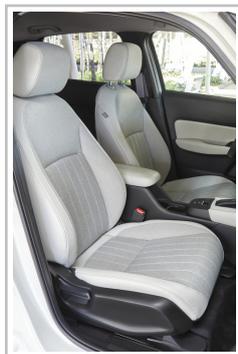
Honda Jazz Crosstar.

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 Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda Jazz Crosstar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda