

## Honda Jazz (2001 - 2008)

### Japans vernuft

Autotest | Midden jaren '80 zette Honda met de Jazz een opvallend ogende auto neer die zijn tijd ver vooruit was. Nu, twee decennia later, brengt Honda opnieuw een bijzondere en compacte auto op de markt onder de naam Jazz. Ook deze nieuwkomer heeft een aantal slimme vindingen aan boord die de auto in een heel eigen segment plaatsen.

Al op het eerste gezicht is het duidelijk dat de Honda Jazz een auto van de laatste generatie is. De auto is wat hoger dan gemiddeld en heeft duidelijk MPV-invloeden. Wie dan even terugdenkt, realiseert zich nu pas hoe ver de eerste Jazz zijn tijd vooruit was, want in die tijd was het woord MPV nog niet eens uitgevonden (alhoewel de eerste ruimteauto zijn intrede deed). Vooral de grappige koplampen met daarop weer bollingen voor de knipperlichten, geven de nieuwkomer een modern en tegelijkertijd vrolijk aanzicht. De achterlichten en "omlijsting" van de bagageruimte maken de Jazz ook van achteren heel herkenbaar.



### Interieur

Het strakke en overzichtelijke interieur laat er geen twijfel over bestaan dat de Jazz een jonge auto is. Deze ES uitvoering is de meest luxe versie, maar de bediening is zo logisch dat alle functies direct zijn te vinden. De buitenspiegels zijn niet alleen elektrisch verstelbaar, maar ook verwarmbaar. Het interieur kan behalve verwarmd ook worden gekoeld met een handmatige airconditioning die voldoende capaciteit heeft om de inzittenden van deze donkere testauto ook onder de brandende zon fris te houden. Verder is alles elektrisch bedienbaar wat elektrisch bedienbaar behoort te zijn en is bij iedere Jazz de veiligheid niet vergeten met vier airbags en een opvallend doeltreffend ABS remsysteem.

Het materiaal van het interieur bestaat voornamelijk uit kunststof dat op precies de juiste plaatsen iets zachter is gemaakt of is geperforeerd om tot een leuk patroon te komen. In de loop van de testperiode wist het dashboard zich nog op een bijzonder punt te onderscheiden. De (regelbare) verlichting is in zacht beige/oranje uitgevoerd en dat maakt het geheel in het donker prima afleesbaar maar ook uitzonderlijk rustig voor de ogen.

De grote snelheidsmeter met royale schaalverdeling is handig om op de flitspaal-rijke wegen van Nederland precies de juiste snelheid aan te kunnen houden. De snelheidsmeter wordt geflankeerd door een toerenteller en een even grote benzine-meter. Wat die meter aangeeft is overigens zeer de moeite waard, want de Jazz valt op door zeer gunstige verbruikscijfers. Tijdens de eerste 100 km van de testrit blijft de naald van de benzine-meter zelfs angstvallig op het maximum staan.

Onder de snelheidsmeter is een klein display te vinden

met daarop naar keuze de kilometerstand, dagteller of verbruiksmeter. Een actueel verbruik kan niet worden getoond, waarmee deze "tripcomputer" geen hulpmiddel vormt om zuiniger te leren rijden.

Bij de naam "Jazz" is de fabrikant welhaast verplicht extra aandacht te besteden aan het audiosysteem. Dat zag Honda zelf ook in en daarom is de Jazz standaard voorzien van een keurig verzorgde radio/CD-speler. De radio laat zich in lastige ontvangstgebieden niet uit het veld slaan, de versterker weet ook lastige passages van een test-CD prima weer te geven. Het geluid is niet vol, maar wel detailrijk en gecontroleerd.

## Eerste geheim

Het geheim achter de haast onbeweeglijke brandstofmeter is een juist zeer beweeglijke 1,4-liter motor. De Jazz is op dit moment alleen met deze 83 pk/119 Nm sterke benzinemotor leverbaar. Wel bestaat de keuze uit een handgeschakelde versnellingsbak of CVT (continue variabele transmissie). Deze laatste kan naar keuze als automaat of sequentiële zevenversnellingsbak worden gereden.

Uit het gedrag van de motor blijkt direct dat Honda van nature een motorenbouwer is. De motor loopt vanaf het eerste moment prachtig en blijft ook op snelheid aangenaam stil. Voor de Jazz staat een laag verbruik voorop en dat betekent dat de krachtbron minder is gemaakt op prestaties en meer op souplesse. Het schakelmoment is in de praktijk van minder belang, waarmee al bij lage snelheden een hogere versnelling kan worden gekozen dan in vergelijkbare auto's.



Bij een aantal sprinttests presteert de Jazz voldoende. Wanneer het uiterste wordt gevraagd klinkt een aardige grom uit het vooronder, waarna de acceleratie beperkt lijkt (een duwtje in de rug blijft uit) maar de snelheidsmeter toch al vlot aan de maximumsnelheid zit. In de praktijk is de Honda Jazz niet uitdagend snel, maar heeft de auto voldoende reserve om vlot in te halen of veilig in te voegen.



De besturing is licht en tegelijkertijd direct waarbij het onderstel een groot gevoel van vertrouwen weet te geven. Daarmee is de auto uiteindelijk een heerlijke gooi-en-smijt auto die in combinatie met de soepele motor een levendig rijgedrag geeft dat de Jazz echt leuker maakt om te rijden dan menig soortgenoot.

## Tweede geheim

Een zuinige motor is niet de enige troef die de Honda Jazz in handen heeft. Het interieur is namelijk een echt ruimtewondertje. Voor het gevoel is de zit achter het stuur bijna net zo riant als in een aantal full size MPV's die kort voor de Jazz zijn getest. De Jazz-bestuurder zit nadrukkelijk rechtop en heeft veel ruimte om zich heen. De voorstoelen zijn groot en prima verstelbaar, zodat iedere bestuurder een goede zit achter het (eveneens verstelbare) stuurwiel kan vinden.



Het is echter op de achterbank waar het tweede geheim van de Jazz schuilt. De hoofd- en beenruimte op de achterbank is merkbaar groter dan die van andere auto's in deze klasse. Dat komt omdat de Jazz behalve een hoog dak ook een extra lage vloer heeft. Terwijl de diepte van de vloer bij andere auto's wordt beperkt door de brandstoftank, heeft Honda de tank naar voren verplaatst, waarna maximale ruimte van de vloer tot het dak beschikbaar is. Dat betekent dat de achterbank meer rechtop kan staan en dat geeft weer een groter gevoel van ruimte.

De achterbank kan uiteraard ook worden opgeklapt, waarbij de zitting in de diepe vloer verdwijnt op de plaats waar normaalgesproken de brandstoftank is te vinden. De hoofdsteunen kunnen op de achterbank blijven zitten, want die liggen zo diep dat ze simpelweg onder de voorstoelen schuiven. De gehele procedure is simpel en vergt nauwelijks spierkracht. Het uiteindelijke resultaat is een perfect vlakke laadvloer (helaas met zekere tildrempel) die zo groot is dat de redacteur en diverse anderen even stilvallen bij het zien van zo veel ruimte in zo'n compacte auto ...



## Conclusie

Hoe langer de Jazz zich mag bewijzen, hoe lastiger het wordt de auto in een hokje te plaatsen. Het rijcomfort is dat van de gemiddelde compacte auto, maar de uitrusting van de hier gereden ES-uitvoering is iets rijker. De ruimte binnenin is uitzonderlijk, maar de buitenmaten bescheiden. De prestaties zijn gemiddeld, maar het verbruik weer lager dan gemiddeld.

Blijkbaar weet ook Honda niet precies waar de Jazz moet worden ingedeeld en kiest daarom in het eigen voordeel. Met een basisprijs van &euro; 15.260,- is de Honda op z'n zachtst gezegd prijzig te noemen, want er zijn vergelijkbare auto's te vinden voor zo'n &euro; 2.000 minder. Uiteraard biedt geen enkele andere auto exact deze combinatie van factoren, maar dit Japanse vernuft wordt duur betaald. ■



# Specificaties

## Honda Jazz (2001 - 2008) 1.4i ES

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	383 x 168 x 153 cm
Wielbasis	245 cm
Gewicht	953 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	42 l
Bagageruimte	380/1323 l
Bandenmaat	

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1339 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	83 pk @ 5700 tpm
Koppel	119 Nm @ 2800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,9 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	137 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 19.250,-
Prijs instapmodel	€ 12.300,-