

Vorab gefahren: Honda Jazz – Auto ohne Eitelkeiten

Von Jeff Jablansky

Honda bringt den Kleinwagen Jazz in seiner dritten Modellgeneration auf den Markt und das Konzept bleibt unverändert. Nach wie vor tritt der kompakte Japaner mit Ein-Box-Design, viel Platz und einem ebenso effizienten wie agilen Antrieb auf. In den USA und Japan gibt es das neue Modell schon heute, die Einführung in Deutschland wird noch ein knappes Jahr auf sich warten. Wir sind den Jazz – der in den USA auf die Modellbezeichnung Fit hört – bereits gefahren.

Der Jazz ist im Vergleich zur Vorgängergeneration coupéhafter geworden. Er variiert Stilelemente des größeren Civic. Größere Fensterflächen, Scheinwerfer und Räder täuschen darüber hinweg, dass er im Vergleich zum Vorgänger etwas kürzer geworden ist. Der Innenraum ist sogar etwas geräumiger geworden – und er ist deutlich hochwertiger ausgestattet als bisher. Die Schalter rasten hondatypisch präzise, die Haptik stimmt.

Einzigartig im Segment ist weiterhin die Rückbank, bei der nicht nur konventionell die Lehne noch vorn umgeklappt, sondern auch die Sitzfläche nach hinten hochgeklappt werden kann. Damit können dann hohe Gegenstände – etwa Schränke, Regale oder Bilder – durch die Seitentüren geladen und transportiert werden.

In den USA wird der weiterhin relativ leichte Jazz mit einem 132 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder angeboten, der wahlweise an ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe oder an eine stufenlose CVT-Automatik gekoppelt ist. Damit ist er besser motorisiert als die meisten seiner Konkurrenten und bringt auf Landstraßen richtig Spaß. Der Motor dreht leichtfüßig hoch und erreicht sein Leistungsmaximum bei 6600 Umdrehungen pro Minute (U/min), das eher bescheidene maximale Drehmoment von 155 Newtonmetern liegt bei 4600 U/min an.

Vor allem die handgeschaltete Variante bereitet Fahrfreude: Die Kupplung ist leichtgängig und feinfühlig, die Schaltwege sind kurz und präzise. Die stufenlose

Automatik allerdings ist gewöhnungsbedürftig: Die Motordrehzahl eilt hier der gefahrenen Geschwindigkeit voraus, es sei denn, der Fahrer "hält" die virtuellen Gangstufen manuell. Doch damit werden die spezifischen Effizienzvorteile dieser Motor-Getriebe-Kombination konterkariert

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der neue Honda Jazz nochmals sparsamer geworden. Der Realverbrauch liegt bei rund sechs Litern pro 100 Kilometer, wobei die Automatikvariante, weil sie den Motor im effizientesten Bereich halten kann, eher weniger verbraucht als der Handschalter.

Das Fahrverhalten des Jazz ist leichtfüßig; Honda hat es trotz der relativ kostengünstigen Konstruktion mit McPherson-Vorderachse und Torsionsstab hinten nicht verlernt, agile Autos zu bauen. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten sind hoch, die Bremsen greifen bissig zu, und die Lenkung arbeitet präzise und sensibel. Die Kehrseite dieser relativ sportlichen Charakteristik sind Komforteinbußen im Abrollverhalten. Es wäre zudem gut, wenn die Wind- und Abrollgeräusche besser herausgefiltert würden.

Mit dem neuen Jazz hat Honda ein unverändert innovatives und praktisches Konzept optimiert. Vielleicht führt die sportlichere Form dazu, dass der Kleinwagen auch in Deutschland einmal weitere Verbreitung erfährt. Ein Crossover-SUV auf gleicher technischer Basis soll übrigens folgen. (ampnet/jj)

Bilder zum Artikel



Honda Jazz.



Honda Jazz.



Honda Jazz.



Honda Jazz.



Honda Jazz.



Honda Jazz.



Honda Jazz.
