



Honda Jazz

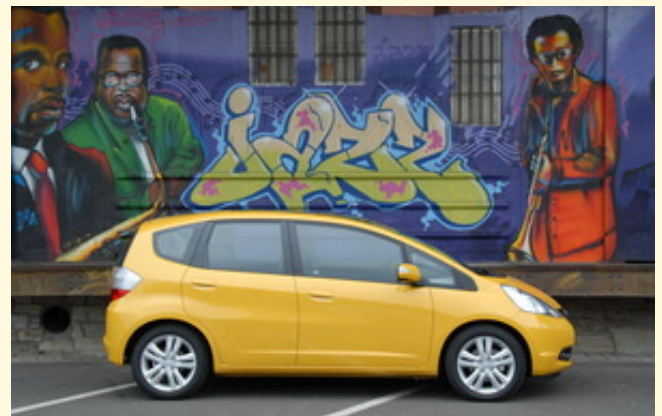
Daar zit muziek in

Wordt u ook wel eens wakker met een liedje in het hoofd? Ik werd vanochtend wakker met "Victor should have been a jazz musician"; een loom nummer uit de jaren '80 dat als eerste te binnen schiet bij het woord "jazz". Want vandaag staat een test van de nieuwe Honda Jazz op het programma en dat is een wagen waar muziek in zit. Na diverse proefritten werd ik steeds vrolijker. Nu schrijf ik dit testverslag met het swingende "I've got the music in me" in mijn hoofd. Lees zelf waarom de Honda Jazz zo vrolijk stent.

Een goed stuk jazz is niet te danken aan een individuele musicus of een instrument. Het is juist de samenwerking en het vermogen om onderling op elkaar in te spelen dat een harmonieus stuk muziek oplevert.

Tempo

Dat geldt ook voor de Honda Jazz. Het tempo, het ritme zo u wilt, wordt gezet door de motor. Dat is naar keuze een 1.2 of 1.4 liter benzinemotor. Beide gebruiken Honda's "iVTEC"-technologie om goede prestaties te leveren, terwijl het verbruik laag blijft. "iVTEC" past het karakter van de motor aan aan het rijgedrag. Dit geeft echter ook het risico dat de wagen verkeerd wordt beoordeeld, want "iVTEC" geeft de Jazz twee sterk uiteenlopende karakters.



Wanneer veel toeren worden gemaakt, is de Jazz een gretige wagen die met beide motoren prima presteert. Dan wijst de toerenteller een rappe 6.000 beats per minuut aan en worden ook snelheden boven de 120 km/u met gemak gehaald. De kleine 1.2 motor presteert in de praktijk zelfs beter dan Honda belooft. Dit viercilinder orkest heeft er duidelijk zin in!

Alhoewel de naam anders doet vermoeden, is de "Jazz" eenmaal op kruissnelheid opmerkelijk stil. Pas boven de 120 km/u worden de rijgeluiden zodanig dat de inzittenden de

stem moeten verheffen om nog boven het orkest uit te komen.

Wanneer de Jazz een toontje lager speelt, levert de "iVTEC" krachtbron slechts matige prestaties. Daar staat tegenover dat het verbruik dramatisch daalt. Een kalme rijstijl kost 5.1 liter benzine per 100 km met de 1.2 liter motor. De 1.4 liter motor is moeilijker tot een laag verbruik te verleiden en kwam tijdens deze test niet verder dan 6.1 liter per 100 km. Gezien het geringe verschil in prestaties, maar het grote verschil in verbruik, verdient de 1.2 liter motor de voorkeur.



Dynamiek

De nodige dynamiek komt van het onderstel. Dit is geheel opnieuw ontworpen voor deze geheel nieuwe Jazz. De Jazz is strikt genomen een in de hoogte gebouwde ruimtewagen en dat komt de wegligging in de regel niet ten goede. De Jazz is iets hoger dan een gewone personenwagen, wat de instap vergemakkelijkt en een goed overzicht over het verkeer geeft.

Maar de rijeigenschappen doen in geen enkel opzicht denken aan een ruimtewagen. De Jazz rijdt als een dynamische hatchback. Dat is ook te danken aan de elektrische stuurbekrachtiging. Daarmee stuurt de Jazz niet te zwaar, niet te licht, maar precies goed. De Jazz laat zich desgewenst watervlug en messcherp door het drukke verkeer sturen.



De goede wegligging maakt de wagen ook heel veilig: bij een eventuele uitwijkmanoeuvre blijven de wielen stevig aan de grond. De Jazz is standaard voorzien van een elektronisch stabiliteitssysteem, waarmee de veiligheid ook is gewaarborgd bij gladheid.

De motorkap is niet zichtbaar vanaf de bestuurderszetel, maar verder is de Jazz juist heel overzichtelijk. De A-stijl (de balk tussen de voorruit en het eerste zijruit) is veel kleiner dan bij de vorige Jazz, waardoor het zicht is verbeterd. Mede dankzij de aangenaam grote spiegels laat de Jazz zich eenvoudig parkeren.

Grootsoheid

De dynamische jazz heeft een grootsoheid die normaal gesproken alleen is voorbehouden aan klassiek. Want het is de klassieke MPV die als een reusachtige vierkante doos is vormgegeven om maximale ruimte te bieden. Maar de Jazz heeft van binnen veel meer ruimte dan de beschaafde buitenmaten doen vermoeden.

Dat is te danken aan de bijzondere opzet. Zo is het passagierscompartiment zo ver mogelijk naar voren geplaatst. Uniek voor de Jazz is dat de brandstoftank naar voren is geplaatst, waardoor de vloer lager ligt en achterin een zee aan ruimte ontstaat.



De ruimte voorin is prima, ook voor lange bestuurders. Een echt minpunt is echter het korte zitvlak van de voorzetels, waardoor de onderbenen nauwelijks worden ondersteund.

Dankzij de lage vloer zitten de achterpassagiers nadrukkelijk rechtop en zijn zowel de been- als hoofdruimte achterin bovengemiddeld groot. Voor deze test is een rit gemaakt met vier man van rond de 1.90 meter die allemaal goed konden zitten!

De bagageruimte is regelmatig gevormd, zodat deze tot de uiterste hoeken kan worden benut. Daarbij kent de Jazz de nodige slimmigheden. Onder de laadvloer is een extra bergruimte (een soort orkestbak) te vinden waarin een complete koffer past. Zo nodig kan de laadvloer juist worden verhoogd om een bagageruimte met twee verdiepingen te creëren.



De achterbank kan in twee stappen worden opgeklapt. Eerst kan alleen de zitting worden weggevouwen zodat een diepe, hoge (128 cm) ruimte ontstaat. Een fiets of contrabas kan op die manier staande achter de voorzetels worden vervoerd!

Dankzij de lage laadvloer kan de hele achterbank gemakkelijk

plat worden gelegd, waarop een volmaakt vlakke laadvloer (172 cm lang) ontstaat. In de "lange laadmodus" kan de rechter voorzetels worden platgelegd om objecten tot 2 meter 40 te kunnen laden. Ook heel handig: de portieren openen in een hoek van maximaal 80 graden, zodat alle ruimte ook goed toegankelijk is.

Swing

Een groots, vlot en dynamisch nummer heeft nog één ding nodig om een echt succes te worden: het moet swingen. De nodige flair komt van de moderne vormgeving. Het interieur is eigenwijs vormgegeven, alhoewel de logica daarom soms ontbreekt. Tijdens deze eerste kennismaking was het even zoeken naar alle knoppen en functies.



De nieuwe Jazz is leverbaar met alle vereiste modernismen zoals een licht- en regensensor, Bluetooth-telefoonkoppeling, een uitneembaar navigatiesysteem en een MP3-speler. Het spreekt voor zich dat in dit muzikale wonder ook een iPod-aansluiting niet ontbreekt. Een aanrader is het glazen panoramadak, waarmee het ruimtelijke gevoel nog groter wordt.

Van de buitenkant komt de Jazz vooral goed tot z'n recht in een lichte, harde kleur. Dan swingt deze derde generatie van het succesnummer van Honda helemaal de pan uit!



Conclusie

Honda heeft de Jazz geheel opnieuw ontworpen en daarmee is de wagen nog praktischer geworden. Dat komt doordat alles perfect op elkaar is afgestemd. Als bij een goed op elkaar ingespeeld Jazzcombo klopt alles aan de Honda Jazz. Daarom is de wagen niet op een bepaald punt beter dan de rest, maar scoort de Jazz op alle fronten zeer goed.

De motoren zijn zuinig en, wanneer veel toeren worden gemaakt, ook vlot. De wegligging is uitstekend, waardoor deze nieuwe Jazz plezierig en veilig rijdt. Dankzij een slim concept biedt de Jazz meer ruimte dan menig concurrent. Kortom: de nieuwe Honda Jazz set de toon! ■



Technische fiche

Honda Jazz 1.4 Exclusive

Afmetingen

| | |
|----------------------|-----------|
| Lengte | 390 cm |
| Breedte | 170 cm |
| Hoogte | 153 cm |
| Wielbasis | 250 cm |
| Gewicht | 947 kg |
| Sleepvermogen | 450 kg |
| Sleepvermogen geremd | 1000 kg |
| Tankinhoud | 42 l |
| Kofferinhoud | 366/883 l |

Motor en prestaties

| | |
|--------------------------|-------------------|
| Cilinderinhoud | 1339 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 100 pk @ 6000 tpm |
| Koppel | 127 Nm @ 4800 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 11,5 sec. |
| Topsnelheid | 182 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 5,4 l / 100 km |
| Verbruik stad | 6,5 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 4,7 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 128 gr. / km |



Prijs

| | |
|------------|----------|
| Prijs | 18.690 € |
| Basisprijs | 12.990 € |