



Arnold van Schepen
21 april 2011

Biedt veel, verbruikt beetje

Clichés kunnen een heel eigen leven leiden. Van sommige ben je overtuigd dat ze waar zijn totdat je ze met eigen ogen ontkracht ziet worden. En soms moet je anderen overtuigen dat een hardnekkig cliché nergens op gebaseerd is. Neem deze twee: Hybride auto's zijn alleen maar een verkoopsucces vanwege de fiscale voordelen en de Honda Jazz is een typische seniorenauto. Tijdens de testweek met de Jazz Hybrid leren we die beide statements op waarde te schatten. De cruise control staat op 120, links worden we ingehaald door Prii, Bluemotions en Greenlines die de maximumsnelheid als ondergrens hanteren, en achterin kijken de kids door het panoramadak naar de wolken...



Subtiele aanpassingen

Honda heeft de introductie van de Jazz Hybrid aangegrepen om het Jazz-gamma lichtjes te faceliften. Koplampen, grille en voorbumper zijn iets anders gemodelleerd en ook aan de achterkant zijn de wijzigingen miniem gebleven: het bovenste deel van de achterlichten is voortaan ook rood. Ook onderhuids is er nieuws, althans voor kopers van een Jazz met automatische versnellingsbak. De gerobotiseerde I-shift is namelijk vervangen door een CVT, welke standaard is op de Hybrid. In het interieur zijn lichte wijzigingen doorgevoerd, sinds de facelift is de Jazz ook te bestellen met leren bekleding. Honda verwacht dat dit rijders uit "een hoger segment" over de streep trekt om een stapje kleiner te gaan rijden. De Hybride Jazz heeft tal van kleine uiterlijke verschillen waarmee hij zich van zijn Jazz-broeders onderscheidt: het meest opvallende is de doorzichtige grille, die ook een aerodynamisch doelt dient, de verchromde kofferbakhandgreep, de lampunits met lichtblauwe randen, aangepaste

Honda Jazz Hybrid 1.4 Hybrid Elegance

bumpers en heldere achterlichtglazen. Bij de witte lakkleur staan deze achterlichten niet gek, maar bij donkere lakkleuren is het wellicht iets té uitbundig. Al met al is de Jazz Hybrid een onopvallende, maar zeer keurige verschijning.



Blijvend praktisch

De testauto is een Elegance-uitvoering met het optionele radionavigatiesysteem, dit brengt de totaalprijs op 23 duizend euro. In vergelijking met gelijkwaardig uitgeruste concurrenten een stevige prijs aangezien de Hybrid BPM-vrij is. Vanaf de Elegance is de Jazz Hybrid standaard voorzien van een glazen panoramadak, knipperlichten in de spiegels en cruise control. Opvallend is dat de eenvoudiger Comfort-uitvoering geen cruise control heeft, een must have voor bestuurders die zuinig willen rijden. De Executive is de meest riant uitgeruste versie, deze heeft onder andere standaard leren bekleding. Metallic lak, navigatie en parkeersensoren zijn de enige opties voor alle

Honda Jazz Hybrid 1.4 Hybrid Elegance

uitvoeringen. De extra onderdelen van Honda's Integrated Motor Assist hebben nauwelijks offers gevergd van het flexibele interieur. Alleen de dubbele kofferbakbodem verdween, de magic seats bleven. Zeventig kilo bedraagt de gewichtstoename door het IMA systeem. Honda heeft het onderstel aangepast op dit extra gewicht, maar stelt dat de aanpassingen vooral gericht zijn op verhoging van het rijcomfort.



Innerlijke rust

De combinatie CVT-IMA maakt van de Jazz Hybrid inderdaad een comfortabele auto. Vanaf 3500 toeren maakt de motor een indringend geluid, maar buiten invoeg- en inhaalacties komt de motor zelden boven dit toerental. In het stadsverkeer komt de toerenteller zelfs nauwelijks boven de 1000 toeren. Het onderstel van de Jazz is erg stil, op belabberde klinkerwegen geeft het geen krimp en heeft het bandengeluid de overhand. Ook bij hogere snelheden blijft het onderstel mooi stil, bandengeluid en

Honda Jazz Hybrid 1.4 Hybrid Elegance

windgeruis over de ruitenwissers en de spiegels verstoren vanaf 120 km/u de rust in het interieur. Volgens de persdocumentatie hebben de Honda-ingenieurs de nodige aerodynamische aanpassingen gedaan, maar blijkbaar is de aandacht daarbij vooral uitgegaan naar de onderzijde van de auto.

Zoals gezegd is het onderstel aangepast met het oog op comfort, toch is de Jazz nog steeds vrij stug geveerd. Niet te stug, want venijnige dwarsrichels op de snelweg krijgen het slapende kroost achterin niet uit hun slaap. Ook een route met veel verkeersdrempels en minirotondes verstoort de rust van de inzittenden niet. Het onderstel verwerkt oneffenheden adequaat en de auto rolt weinig over zijn lengteas. Toch is de Jazz niet de uitgelezen auto voor gezinshoofden die van een lekker potje sturen houden, daarvoor schiet de stuurinrichting te kort. Rond de middenstand is de besturing een tikje te licht en indirect. Het onderstel stelt de Jazz in staat om minirotondes met behoorlijk tempo te ronden, maar de bestuurder zwengelt dan heel wat af.



Easy going

Toch heeft Honda een doordachte reden om de Hybride Jazz een afwijkende stuurinrichting te geven. De techniek moet de bestuurder namelijk tot een rustiger rijstijl aansporen. En het moet gezegd, het heeft effect. Wie zich een kalme rijstijl aanmeent heeft een hele goede aan de Jazz. Een bekend gezegde stelt dat het geheel meer is dan de som der delen. Dit geldt zeker voor alle voorzieningen die de Jazz aan boord heeft om het brandstofverbruik te drukken. De technische afstelling en de eco-assist zorgen dat je eerder kalm rijdt, dan dat je er een oneconomische rijstijl op nahoudt.

De variërende achtergrondkleur van de snelheidsmeter is de meest in het oog springende zuinigheidsindicator. Wie zuinig rijdt kijkt uit op een groenverlichte meter, wie volgens de Jazz te vlot optrekt krijgt een blauwe snelheidsmeter te zien. In een

Honda Jazz Hybrid 1.4 Hybrid Elegance

poging vanuit stilstand naar 100 km/u op te trekken zonder daarbij uit het groene gebied te treden, liepen twee beladen vijftigtonners gemakkelijk uit op ons. Overigens, wie met ingeschakelde eco-modus de resume-functie van de cruise control gebruikt krijgt ook te maken met een dergelijke acceleratie. Gas geven is hier het devies. Diezelfde eco-modus helpt prima om brandstof te besparen. Wanneer de functie is ingeschakeld verschijnt er een groen plantje in de toerenteller, reageert de auto anders op het gaspedaal en schiet de climate control in de economische modus. De Jazz wordt dan heel erg easy-going, maar ook erg zuinig. Tijdens een zuinigheidsproef werd de beloofde 4,4 liter per 100 kilometer gehaald.

Na het uitnemen van de contactsleutel wordt in het informatiedisplay de eco-score van de bestuurder getoond. Aan de hand van plant-pictogrammen laat de Jazz zien of er vooruitgang wordt geboekt. Wie blijvend zuinig rijdt kweekt meer plantjes, wie er met de pet naar gooit ziet z'n gewas afsterven. Een leuk gadget voor "nieuwe rijders" die strikt in de leer zijn.



Wie kan rekenen

Honda's IMA systeem bewijst in de Jazz andermaal zijn kracht: na afloop van de testperiode kwam het gemiddelde verbruik zonder al te veel inspanning uit op 5,1 liter per 100 kilometer. De vraag rijst waar we deze auto in het verkeersbeeld moeten plaatsen: op de linkerrijstrook met zakelijke rijders achter het stuur die vooral aan hun 14% bijtelling denken, of op de rechterbaan, waar de particuliere bezitter zijn brandstofverbruik probeert te drukken. Honda Nederland verwacht dat 60% van de Jazz Hybrids een particuliere eigenaar vindt. Onze verwachting is dat vooral de rekenende zakelijke rijder voor de Jazz zal kiezen, in zijn prijsklasse zijn er weinig auto's zo praktisch als de Jazz. De particuliere eigenaar heeft meer keuze, alleen al voor het prijsverschil met de conventioneel aangedreven Jazz kan hij of zij nog heel wat kilometers rijden. Hoe dan ook, met de Jazz Hybrid staat er een uiterst praktische en zuinige auto op de oprit.

Honda Jazz Hybrid 1.4 Hybrid Elegance

Plus

- + Zuinig zonder al te veel inspanning
- + Praktisch en ruim
- + Stil

Min

- Cruise control niet standaard
- Stuurgedrag
- Stevige prijs