

Véritable couteau suisse urbain, la Honda Jazz arrive enfin dans sa quatrième génération, qui s'émancipe. Par la taille et l'habitabilité comme par l'équipement.

PAR DAVID LECLERCQ | PHOTOS JEROEN PEETERS

HONDA JAZZ

LES CHIFFRES

Prix de base	17.200 €
Conso moyenne de l'essai	6,9 l/100 km
Conso mixte normalisée	4,9 l/100 km
CO ₂	114 g/km
0-100 km/h	12,1 s
1000 m départ arrêté	33,6 s

LES QUALITÉS

- Habitabilité de référence
- Modularité
- Habitacle astucieux
- Voiture connectée
- Confort et insonorisation en progrès
- Ergonomie mieux pensée

LES DÉFAUTS

- Accord moteur/boîte décevant
- Finition un peu plastique par endroits
- Rythme des entretiens (1 an)
- Plus de version hybride



1.3 i-VTEC CVT





Apparue en 2001 – abstraction faite de la City des années 80 rebaptisée à la hâte –, la Honda Jazz a ceci de particulier: en 15 ans d'existence – et plus de 5 millions d'exemplaires vendus –, elle n'a changé ni de forme, ni de philosophie. Elle est toujours restée cette citadine monovolume de moins de 4 mètres particulièrement soignée sur le plan de l'habitabilité, de la modularité et de la maniabilité. Voire de l'écologie lorsque l'on considère la génération précédente, également disponible en une version hybride, la seule du segment B avec la Toyota Yaris. La nouvelle Jazz existe elle aussi en version hybride, mais pas pour nous, malheureusement, Honda ayant jugé la demande européenne insuffisante. Ou plutôt les incitants fiscaux trop disparates. Dommage, même si l'on sait que le constructeur a une fois de plus soigné les formidables qualités pratiques de son petit monospace urbain.

CONCEPTION D'ENSEMBLE

La nouvelle Jazz est déjà vendue au Japon (sous le nom de Fit) depuis près de 2 ans. Si

elle a mis tant de temps à venir chez nous, c'est à cause du tsunami de 2011, qui a nécessité une vaste réorganisation industrielle. Le lancement du nouveau petit *crossover* HR-V n'y est pas étranger non plus.

Pas très éloignés sur le plan de l'encombrement, Jazz et HR-V partagent leur plateforme, la nouvelle Global Compact Car, qui présente naturellement un poids en baisse (de 12%) pour une rigidité en progrès par rapport à celle qui l'a précédée. Nouveau dans le cas de la Jazz: un encombrement en nette hausse qui la fait prendre pleinement pied dans le segment B, puisqu'avec ses 9,5 cm de plus en longueur, elle tutoie désormais les 4 m. C'est évidemment un plus pour l'habitabilité.

Indisponible en version hybride, la Jazz reste chez nous une voiture relativement simple au moins dans son programme, ici réduit à deux versions, une manuelle et une automatique cette dernière continuant de mettre à profit la transmission à variation continue (CVT), mais dans une configuration évoluée par rapport aux autres marchés car elle bénéficie d'une gestion inédite plus intelligente qui offre davantage de réactivité et est sensée mettre à l'abri du phé-

nomène de «moulinage» tant décrié sur ce genre de boîte.

CARROSSERIE

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la Jazz reste fidèle à ses origines: depuis 2001, elle n'a jamais quitté son habit de petit monospace. La nouvelle génération fait tout de même preuve de plus de personnalité, notamment par une face avant plus agressive qui, combinée à une hauteur de pavillon légèrement réduite (de 0,5 cm), tend davantage la ligne. Mais l'avantage de la Jazz est évidemment ailleurs. Dans son habitabilité, précisément, car, d'une génération à l'autre, le modèle s'est étiré de 9,5 cm, dont 3 rien que pour l'empattement. Résultat: une habitabilité en nette hausse, notamment aux places arrière, où les occupants gagnent 6,5 cm aux genoux, 11,5 cm aux pieds et encore 2 cm aux épaules. Pas besoin de tourner autour du pot: sur cet aspect, la Jazz est imbattable, même si cette japonaise est plus courte d'une dizaine de centimètre qu'une Renault Clio ou une Mazda 2. Bravo! On apprécie d'autant plus la démarche que l'accès à bord est aussi très soigné, notamment par le biais de portes s'ouvrant largement



- 1 CONNECTÉE** | La Jazz est une voiture connectée qui, pour 700 € sur le modèle base (de série sur les autres), offre une interface complète groupant la navigation, la radio numérique DAB, le navigateur Internet, un point Wi-Fi *hotspot*, deux connexions USB et HDMI et une série d'applications et de services.
- 2 PEUT MIEUX FAIRE** | La nouvelle interface électronique de la boîte CVT est censée être plus intelligente. Nous avons surtout trouvé qu'elle manquait de réactivité, surtout en ville.
- 3 BEAUCOUP MIEUX** | L'ergonomie a fortement progressé d'une génération à l'autre, quoique le volant reste trop chargé de commandes.
- 4 BIEN PENSÉS** | Les espaces de rangement sont nombreux et extrêmement bien pensés. Voilà une polyvalente qui laisse tout à portée de main.

LOOK SÉRIEUX | Le style de la nouvelle Jazz est plus assimilé à celui des Civic, ce qui la rend un peu plus «sérieuse» que par le passé.



et à un angle de presque 90°. Rare. Et pratique, car cela rend la nippone utilisable par 4 adultes. Comme petite familiale, on fait difficilement mieux. D'autant plus que le coffre progresse aussi de 17 l (norme VDA), à 354 l, un score qui va bien au-delà de celui des berlines «classiques» du segment B (300 l pour une Clio).

Mais la Jazz a plus d'un tour dans son sac. En plus de son habitabilité hors pair, elle offre un atout unique en matière de modularité: son réservoir en position centrale dégage l'espace sous la banquette; dès lors, Honda peut proposer, comme dans d'autres modèles, le fameux *Magic Seat* qui permet au choix de relever les assises à la verticale ou de rabattre les dossiers en un tour-nemain, ce qui dégage alors un plancher parfaitement plan de 884 l en chargeant jusqu'au cache-bagages ou jusqu'à 1.314 l jusqu'au pavillon. Et comme le dossier du passager avant est aussi rabattable en porte-

**PRATIQUE,
LA NIPPONE
EST UTILISABLE
PAR 4 ADULTES.
SON
HABITABILITÉ
EST HORS PAIR.**

feuille, on comprend pourquoi la Jazz reste un cas à part lorsqu'on considère les aspects pratiques. On est conquis.

CHÂSSIS

Inédite, la plateforme Compact Global Car tire profit d'une rigidité accrue qui profite autant à la tenue de route qu'à la sécurité des occupants. Honda vise d'ailleurs un score de 5 étoiles aux *crash-tests* de l'organisme Euro-NCAP. Bien que reprenant les principes connus de la génération précédente de Jazz, les suspensions tirent profit de nouvelles lois d'amortissement ainsi que d'une barre antiroulis de plus grosse section à l'avant, des choix destinés à rendre cette petite japonaise plus routière. Toujours à assistance électrique, la direction possède un moteur qui réagit 22,5% plus rapidement que précédemment, tout en étant plus directe (rapport de 14,1:1 désormais au lieu de 18,1:1). Et ce n'est pas parce que la Jazz est un *minispace* qu'Honda lui refuse les technologies de la dernière Type R: le freinage sélectif par roue AHA est aussi de la partie afin d'accroître l'agilité.

Sur la route, la Jazz reste une polyvalente bon teint, mais a gagné en sérénité.

Son train avant plus résistant à la charge lui confère un comportement plus stable et globalement plus efficace. Correctement centrée pour un engin de cette vocation, la direction semble un peu moins nerveuse autour du point milieu que précédemment, mais elle demeure avare d'informations. Plus généreusement dimensionnés et plus progressifs, les freins garantissent des ralentissements à la hauteur quelles que soient les circonstances.

MOTEUR

Il y a du nouveau sous le capot (un peu). La Jazz adopte un nouveau 1.3 litre i-VTEC qui veut réunir le meilleur des anciens moteurs, en l'occurrence la consommation du 1.2 et la puissance du 1.4. On apprécie la démarche, sauf que cette proposition mécanique ressemble aussi furieusement à une solution de transition. Ce qu'Honda ne nie pas, lui qui vient d'annoncer deux nouveaux moteurs VTEC suralimentés – 1 litre et 1,5 litre – pour la prochaine Civic, à paraître en 2017. On imagine dès lors que la Jazz y aura aussi droit. En attendant ceux-là, il va cependant falloir composer avec cet unique *treize-cents*, le Diesel n'étant toujours pas prévu au programme, pas plus que la version hybride, on l'a dit, qui ne restera vendue qu'aux États-Unis et au Japon.

Quoi qu'il en soit, ce 1300 reste résolument moderne avec sa célèbre distribution variable VTEC. On notera aussi les efforts

PRIX D'ACCÈS DE LA JAZZ CVT: 17.200€. CE N'EST PAS DONNÉ, MAIS POUR UNE FOIS, L'ÉQUIPEMENT EST PLUTÔT CONVAINCANT.

de Honda pour alléger ce petit moteur. Il utilise notamment un collecteur en résine et de nouvelles pièces mobiles, dont un vilebrequin allégé de 27% par rapport à celui utilisé par l'ancien 1.4. Tout cela nous laisse avec un moteur qui affiche une puissance de 102 ch, donc équivalente à celle du *quatorze-cents* (103 ch), et un couple de 123 Nm fourni au régime élevé de 5000 tr/min.

Ce couple haut perché est d'ailleurs à l'origine du comportement de ce 1.3, qui nécessite d'être cravaché pour en obtenir une réponse franche. En dessous de 3000 tr/min, il se montre assez placide, obligeant à pousser les intermédiaires pour le relancer, du moins en dehors des villes. En revanche, il

VIE À BORD



CASSÉ | L'interface multimédia Honda Connect est vendue au prix cassé de 700€ et regroupe toutes les fonctions en vogue.



PRISES PROTÉGÉES | Un clapet de protection recouvre chacune des trois prises, ce qui évite de les encrasser. Soigné.

ERGONOMIE

Originale mais peu pratique, la planche de bord de l'ancienne Jazz a été entièrement refondue. Elle se présente désormais sous des traits plus classiques qui la rendent heureusement beaucoup plus pratique. Certes, les bacs de portes sont toujours assez étroits, mais on dispose de bien d'autres espaces de rangement et l'ergonomie est plutôt réussie. C'est surtout le cas lorsqu'on dispose de l'interface multimédia Honda Connect, vendue au prix cassé de 700 € et regroupant toutes les dernières fonctions les plus en vogue comme la connexion Bluetooth, la navigation dont la saisie peut être effectuée en une



SÉCURITÉ | Si l'on veut s'offrir des dispositifs de sécurité modernes, Honda impose de passer au milieu de gamme (Comfort).



CONFORT | Pas idéale en ville, la boîte CVT apporte néanmoins et incontestablement un plus en matière de confort de conduite.

seule ligne, la radio numérique DAB, le navigateur Internet, un point Wi-Fi *hotspot*, deux connexions USB et HDMI et quelques applications connectées mises au point par Harman (Aha). L'interface permet en outre la connexion des *smartphones* en mode MirrorLink, même si l'on sait que cette technologie est plutôt décevante à l'heure actuelle. L'ensemble fonctionne plutôt bien et l'écran capacitif permet des déplacements à la façon d'une tablette (zoomer ou dézoomer avec



PLANCHER | Rabattre les dossiers dégage un plancher parfaitement plan de 884 à 1.314 l (jusqu'au pavillon).



SCORE | Le coffre «de base» progresse de 17 l, soit 354 l, un score qui va bien au-delà de celui des Clio et consorts.



PLUS D'ESPACE | D'une Jazz à l'autre, le modèle s'est étiré de 9,5 cm, dont 3 rien que pour l'empattement. Résultat: aux places arrière, les occupants gagnent 6,5 cm aux genoux.

MAGIQUE | On ne se lasse pas du Magic Seat, nettement plus pratique que ce que l'on en aurait pensé initialement.

deux doigts, par exemple). En revanche, la connexion Bluetooth s'avère être plutôt moyenne.

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

Prix d'accès de la Jazz CVT: 17.200 € (Trend). Ce n'est pas vraiment donné, mais pour une fois, l'équipement est plutôt convaincant: on dispose d'office du climatiseur manuel, du régulateur-limiteur de vitesse, des rétroviseurs à commande électrique et d'une radio-CD avec prise USB et, surtout, connexion sans fil pour les téléphones et les lecteurs musicaux. Bien, sauf que certains autres équipements manquent encore à l'appel, comme le gainage en cuir du volant. Pour

950 € de plus, on accède à l'exécution Comfort, qui ajoute essentiellement des équipements de sécurité (avertisseur de collision imminente, reconnaissance des panneaux routiers et limiteur de vitesse intelligent, antidévoirement). Contre 19.750 €, on accède à la plus cossue des Jazz, l'Elegance, qui profite, elle, de l'accès mains libres, du climatiseur automatique, des rétros rabattables et chauffants, de plusieurs espaces de rangement supplémentaires ainsi que du Honda Connect (navigation), également monté d'office sur l'exécution intermédiaire Comfort. A ce titre, c'est d'ailleurs certainement cette dernière qui représente le meilleur choix, compte tenu du nombre d'équi-

pements supplémentaires qui tient dans les 950 € demandés.

OPTIONS

C'est une habitude chez Honda: toutes les possibilités d'enrichissement sont ventilées sur les différentes exécutions. Du coup, seules 3 options figurent au catalogue: la peinture métallisée (400 €), les sièges chauffants (200 €) et la navigation Connect (700 €), qui, de toute façon, ne concerne que l'exécution de base Trend. Honda propose bien quelques accessoires, mais il ne s'agit que de diverses garnitures extérieures ou de crochets d'attelage.

ÉQUIPEMENT

PRIX = €

SÉCURITÉ PASSIVE

Airbags latéraux AV/AR	S/-
Airbags rideaux AV/AR	S/S
Airbags de genoux G/D	-/-
Appui-tête actifs AV/AR	S/-
Fixations Isofix AV/AR (nombre)	-/S (2)
Contrôle de stabilité permanent/déconnectable	S/-
Régulateur de vitesse/de distance	S/-
Dispositif de préparation à une collision	S
Surveillance maintien de bande/angles morts	S/-
Caméra de vision nocturne	-

VISIBILITÉ

Feux au xénon/DEL/variables/éclairage virages	-/-/-/-
Antibrouillards AV	360
Assistant feux de croisement/de route	S
Capteurs de luminosité/de pluie	S/S
Essuie-glace à intermittence variable AV/AR	S/S
Rétroviseurs électriques/chauffants	S/S
- rabattables électriquement/électrochromes	-/-
Rétroviseur intérieur électrochrome	-

INSTRUMENTS

Affichage tête haute	-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S
Ordinateur de bord	S
Contrôle de pression des pneus	S

MULTIMÉDIA & COMMUNICATION

Radio-CD/lecteur MP3	S/S
Prise AUX/port USB	S/S

S = SÉRIE

Upgrade audio/tuner TV/lecteur DVD	700/-/-
Bluetooth musique/téléphone	S/S
Internet	700
Navigation/disque dur	700/-
Commandes vocales	700

CONFORT DE ROULAGE

Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S
Volant multifonction	S
Climatisation manuelle/automatique	-/S
Climatisation séparée G-D/AV-AR	-/-
Recirculation automatique	-
Lève-vitres électriques AV/AR	S/S
Toit ouvrant/panoramique	-/-
Capteurs de stationnement AR/AV+AR	-/S
Caméra de stationnement AV/AR/G/D	-/S/-/-
Stationnement automatique	-
Amortissement piloté/suspension pneumatique	-/-

CONFORT D'ASSISE

Sièges avant G/D réglables en hauteur	S/S
Inclinaison d'assise réglable G/D	-/-
Soutien lombaire réglable G/D	S/-
Sièges avant G/D réglables électriquement	-/-
Sièges avant G/D à mémoire	-/-
Sièges AV chauffants/ventilés/massants	200/-
Accoudoir central AV/AR	S/-
Spots de lecture AV/AR	S/-

FONCTIONNALITÉ

Verrouillage central/télécommandé	S/S
-----------------------------------	-----

- = NON DISPONIBLE OU SANS OBJET

Accès/démarrage mains libres	S/S
Verrouillage automatique en roulant	-
Banquette coulissante/à dossier réglable	-/-
Banquette fractionnée (pourcentage)	S (60/40)
Banquette rabattable: dossier/assise	S/S
3e rangée rabattable/amovible	-
Porte-gobelets AV/AR	2/2
Bacs de portières AV/AR	S/-
Tiroir sous siège avant G/D	-/-
Aumônière au dos des sièges avant G/D	S/-
Compartiment réfrigéré	-
Prises 12 V/220 V (nombre)	S (2)/-
Filet/grille de séparation dans le coffre	-/-
Points d'ancrage/filet dans le coffre	S/-
Dispositif de compartimentage du coffre	-
Double plancher de chargement	S
Hayon ou couvercle de malle motorisé/vitre séparée	-/-
Crochet de remorquage fixe/escamotable	875

ESTHÉTIQUE

Jantes en alliage	S
Peinture métallisée/peinture spéciale	400/-
Nombre de couleurs extérieures	8
Intérieur en tissu/Alcantara/cuir	S/-/-
Volant/pommeau revêtus de cuir	S/S
Nombre de coloris intérieurs	2



Les prix de toutes les versions et de leurs options à la rubrique Voitures Neuves sur www.moniteurautomobile.be

CE TREIZE-CENTS RESTE RÉSOLUMENT MODERNE AVEC SA CÉLÈBRE DISTRIBUTION VARIABLE VTEC.

est un point sur lequel la nouvelle Jazz surclasse – et de loin – sa devancière: celui de l'insonorisation, désormais digne d'une bonne petite polyvalente.

TRANSMISSION

La boîte manuelle compte aujourd'hui 6 rapports et plus 5, tandis que l'automatique recourt toujours à la variation continue (CVT) chère à Honda. Si, fondamentalement, cette dernière n'a pas changé, elle étrenne en revanche une toute nouvelle gestion électronique spécifiquement destinée au marché européen et censée se rapprocher des réactions d'une boîte manuelle en plus d'offrir davantage de réactivité. En l'occurrence, deux nouveaux algorithmes évaluent la situation pour augmenter le frein-moteur en cas de décélération (EDDB, *Early Downshift During Braking*) ou conserver un régime plus élevé (*Fast Off*) à l'approche

d'une courbe ou lorsque l'on veut effectuer un dépassement. Par ailleurs, la boîte conserve sa simulation des 7 rapports, accessibles comme précédemment via les palettes au volant.

Si la CVT apporte incontestablement un plus en matière de confort de conduite, en particulier lorsqu'on évolue en ville, on reste tout de même sur sa faim quand aux améliorations annoncées par Honda. Si celles-ci semblaient perceptibles à bord du petit *crossover* HR-V, qui recourt à la même nouvelle gestion, nous avons trouvé la Jazz beaucoup moins réussie à cet égard, en particulier parce que la boîte ne réagit pas – ou trop peu – aux sollicitations du pied droit. Et quand elle le fait, c'est pour réveiller le moteur un peu brutalement. Bref, il a fallu composer avec une gestion hésitant constamment entre des régimes trop bas ou, au contraire, des rétrogradages trop francs

nuisant à l'agrément et, quoi qu'on en dise, bien peu en rapport avec le taux d'enfoncement de la pédale des gaz. Dommage, surtout en ville, où la boîte CVT manque singulièrement de réactivité, tendant à étouffer la mécanique. Là, c'est un pas en arrière...

PERFORMANCES

Ce manque de réactivité n'est pas qu'une impression. Il est corroboré par nos mesures chronométrées, notamment sur les reprises à partir de 30 ou 60 km/h, qui s'éternisent. Déception, donc, d'autant plus que le petit moteur ne manque pourtant pas d'allant, puisqu'il parvient à rester bien en deca de la barre des 34 s pour le 1000 m DA, ce qui, en soi, n'est pas mal pour une voiture à essence de cette catégorie dépourvue de turbo. Bref, c'est donc à nouveau la gestion de la transmission qui étouffe le *treize-cents* qui, lui, fait preuve d'un joli volontarisme, tout en se montrant plutôt souple à bas régime à défaut d'être vigoureux.

CONSOMMATION

Parce que le principe même de la boîte à variation continue est efficace, la Jazz consomme moins lorsqu'elle en est équipée

LES CONCURRENTES



HONDA JAZZ 1.3 CVT

Cylindrée (cm³)	1318
Puissance (ch/kW à tr/min)	102/75 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	123 à 5000
Vitesse maxi (km/h)	190
0-100 km/h (s)	12,1
1000 m départ arrêté (s)	33,6
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	6,9
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	5,5/4,5/4,9
CO ₂ (g/km)	114
Prix de base (€)	17.200



NISSAN NOTE 1.2 DIG-S

Cylindrée (cm³)	1198
Puissance (ch/kW à tr/min)	98/72 à 5600
Couple (Nm à tr/min)	147 à 4400
Vitesse maxi (km/h)	181 (manuelle)
0-100 km/h (s)	11,8
1000 m départ arrêté (s)	N.C.
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	N.C.
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	N.C./N.C./4,3
CO ₂ (g/km)	99
Prix de base (€)	17.490



TOYOTA VERSO

Cylindrée (cm³)	1329
Puissance (ch/kW à tr/min)	99/73 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	125 à 4000
Vitesse maxi (km/h)	165
0-100 km/h (s)	13,7
1000 m départ arrêté (s)	N.C.
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	N.C.
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	N.C./N.C./5,2
CO ₂ (g/km)	120
Prix de base (€)	19.070

SAGE | La Jazz est comme on l'attend: une polyvalente sage et sûre. Un comportement auquel son public est rodé.



CARACTÉRISTIQUES | HONDA JAZZ 1.3 i-VTEC CVT

TECHNIQUE

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne
Carburant	essence 95
Implantation	transversale avant
Cylindrée (cm³)	1318
Alésage x course (mm)	73 x 78,7
Rapport volumétrique	13,5:1
Puissance (ch/kW à tr/min)	102/75 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	123 à 5000
Matériau bloc/culasse	alliage/alliage
Nombre de soupapes	16
Distribution	2 arbres à cames en tête
Entrainement	chaîne
Commandes des soupapes	linguets à rouleaux
calage variable	oui
levée variable	–
durée variable	oui
Alimentation	injection indirecte
Suralimentation	–
Refroidissement air de charge	–
Dépollution	catalyseur trifonctionnel

NORMES

Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	5,5/4,5/4,9
Emissions de CO ₂ (g/km)	114
Dépollution	Euro 6

TRANSMISSION

Type	aux roues avant
Boîte de vitesses	à variation continue (CVT)
Rapport de pont	2,526–0,408
Rapports de boîte (vit. à 1000 tr/min)	
Régime sur le rapport supérieur à 70/90/120 km/h (tr/min)	en Drive 1500/2000/2800
Différentiel	non

CHASSIS

Type	coque autoportante en acier galvanisé
Carrosserie	monospace 5 portes/5 places
Suspension AV	pseudo-McPherson triangulé, barre antiroulis
Suspension AR	essieu de torsion en H
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (282/N.C.)
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques pleins (289/N.C.)
Direction	à crémaillère
Assistance	électrique
Nombre de tours de volant	2,6
ø de braquage murs/trottoirs (m)	N.C./10,8

PERFORMANCES

CONDITIONS DE L'ESSAI

Dates	du 21 au 28 septembre 2015
Kilométrage de départ (km)	700
Distance parcourue (km)	1.200

FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique (ch/l)	77,3
Couple spécifique (Nm/l)	93,2
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	11,6
Répartition de poids AV/AR (%)	N.C.
Pneus du véhicule d'essai AV/AR	Bridgestone Turanza ER370 185/55 R16 83H

NOS MESURES

Vitesse maxi	
absolue (km/h)	182
sur les intermédiaires (km/h)	–
Accélérations (s)	
0-60 km/h	6,0
0-100 km/h	12,1
0-160 km/h	17,2
0-200 km/h	–
400 m départ arrêté (vitesse)	18,7 (126 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	33,6 (158 km/h)
Reprises (s)	
30-60 km/h (en 2 ^e /3 ^e /4 ^e)	5,1
60-90 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	5,6
90-120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	6,9
400 m à 40 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	17,2
1000 m à 40 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	32,4
Consommation de l'essai	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	5,9/8,6/6,9
autonomie (km)	± 580

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	3995/1694/1525
Empattement/Voies AV/AR	2530/1483/1472
Pneus de série	185/65 R15
Roue de secours	kit de réparation
Largeur intérieure AV/AR (mm)	1435/1405
Garde au toit AV/AR (mm)	1000/930
Espace aux jambes AR mini/maxi (mm)	220/460
Volume du coffre (dm³)	de 354 à 1.314
Poids en ordre de marche (kg)	1.187
Poids total autorisé (kg)	1.605
Attelage freiné/non freiné (kg)	1.000/450
Capacité carburant (l)	40

BUDGET

Prix de base (€)	17.200 (1.3 Trend)
Prix de base véhicule de l'essai (€)	19.750 (1.3 Elegance)
Coût total des options présentes (€)	N.C.

AUTRES EXECUTIONS (€)

1.3 Comfort	18.150
-------------	--------

TAXES & ASSURANCES (€)

Taxe de mise en circulation	123
Taxe de mise en circulation (Flandre)	69,80
Taxe de circulation annuelle	182,82
Prime annuelle d'assurance RC	N.C.
Malus Région wallonne	0
Avantage Toute Nature mensuel	104,17

COÛTS MENSUELS DE LEASING (€)

Full lease 5 ans/75.000 km	± 324
Renting 5 ans	± 338
Taxe CO ₂	25,91
Déductibilité fiscale (%)	80

GARANTIE

Pièces et main-d'œuvre	3 ans, 100.000 km
Défauts de peinture/corrosion	3 ans/10 ans
Garantie de mobilité	3 ans

ENTRETIEN

Rythme	1 an, max. 15.000 km
Nombre de points de service	37

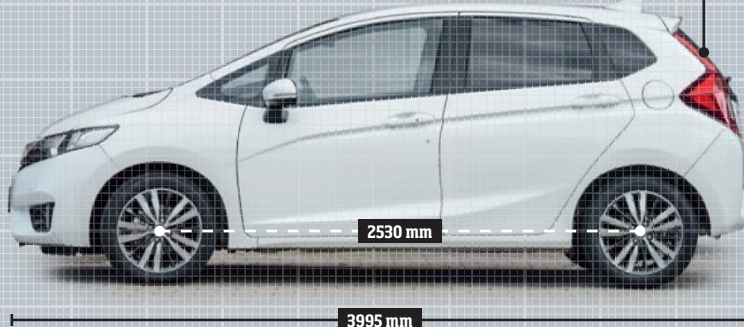


OFFRE RÉDUITE | Sous le capot, l'offre se réduit à ce vaillant *treize-cents*. Toujours pas de Diesel et plus d'hybride.



1694 mm

1525 mm



2530 mm

3995 mm

354-1.314 dm³

LA MÉCANIQUE

LE MOTEUR	1	4	8	12	16	20
Puissance/dynamisme	■	■	■	■	■	■
Souplesse	■	■	■	■	■	■
LA TRANSMISSION	1	4	8	12	16	20
Agrément/fonctionnement	■	■	■	■	■	■
Etagement	■	■	■	■	■	■
LA CONSOMMATION	1	4	8	12	16	20
Urbaine	■	■	■	■	■	■
Routière	■	■	■	■	■	■
Autoroutière/autonomie	■	■	■	■	■	■
Les émissions de CO ₂	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 13,13/20

Moteur de transition en attendant les mécaniques suralimentées d'ici 2 ans, le 1.3 i-VTEC est volontaire, mais son couple haut perché oblige à le forcer un peu. Comme sa boîte CVT, qui réagit à contretemps, privilégiant trop longtemps les bas régimes même avec un enfoncement de la pédale des gaz de plus de 50%; c'est pénalisant en ville. C'est un peu comme si elle ne comprenait pas ce qui se passe. Certes, l'effet de «moulinage» est atténué, mais si c'est au prix de l'absence de réactivité...

LA TENUE DE ROUTE

LA DIRECTION	1	4	8	12	16	20
Feedback/démultiplication	■	■	■	■	■	■
Diamètre de braquage	■	■	■	■	■	■
LES FREINS	1	4	8	12	16	20
Puissance	■	■	■	■	■	■
End./tenue au fading	■	■	■	■	■	■
Prog./dosage/feeling	■	■	■	■	■	■
LE COMPORTEMENT	1	4	8	12	16	20
En ligne droite	■	■	■	■	■	■
En virage	■	■	■	■	■	■
Motricité	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 14,75/20

La Jazz peut désormais se mesurer aux meilleures polyvalentes: elle est beaucoup plus sereine et stable que sa devancière, tout en étant plus efficace. Plus directe, la direction n'offre pas un train avant plus agile et reste toujours avare d'informations. La motricité ne souffre évidemment pas la critique avec cette puissance très raisonnable, tout comme le freinage, parfaitement à la hauteur.

LA SÉCURITÉ

ACTIVE	1	4	8	12	16	20
Prévention d'accident	■	■	■	■	■	■
Aides actives à la conduite	■	■	■	■	■	■
Visibilité périphérique	■	■	■	■	■	■
Qualité de l'éclairage	■	■	■	■	■	■
Efficacité de l'ESP	■	■	■	■	■	■
PASSIVE	1	4	8	12	16	20
Systèmes de retenue	■	■	■	■	■	■
Airbags	■	■	■	■	■	■
Fixations Isofix (siège enfant)	■	■	■	■	■	■
Cotation Euro-NCAP	■	■	■	■	■	■
Offre d'options de sécurité	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 14,50/20

La Jazz est bien équipée pour la sécurité. Du moins à partir du second niveau de finition (Comfort), lequel offre par exemple d'office l'avertisseur de collision, la reconnaissance des panneaux routiers et son limiteur de vitesse intelligent ainsi que l'antidévoisement. Le régulateur de vitesse et le limiteur «classiques» sont aussi de série. Il y a donc du choix, mais pour autant que l'on choisisse la bonne exécution, car aucun de ces équipements n'est proposé en option.

LE CONFORT

DE ROULAGE	1	4	8	12	16	20
Suspension	■	■	■	■	■	■
Insonorisation	■	■	■	■	■	■
Position de conduite	■	■	■	■	■	■
Ergonomie	■	■	■	■	■	■
D'ASSISE	1	4	8	12	16	20
Sièges avant	■	■	■	■	■	■
Banquette/sièges arrière	■	■	■	■	■	■
Habitabilité à l'avant	■	■	■	■	■	■
Habitabilité à l'arrière	■	■	■	■	■	■
CLIMATIQUE	1	4	8	12	16	20
Chauffage/climatisation	■	■	■	■	■	■
Ventilation	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 15,30/20

C'est l'un des gros progrès: le confort. On dispose d'une meilleure position de conduite, de sièges plus larges (mais aux assises toujours trop courtes), d'une insonorisation nettement supérieure et d'une suspension plus prévenante. Clim' (manuelle) dès le niveau 1: c'est toujours appréciable. L'habitabilité fait figure de référence dans la catégorie, y compris à l'arrière, d'accès aisé et où 2 adultes peuvent s'asseoir confortablement.

LE SENS PRATIQUE

CARROSSERIE	1	4	8	12	16	20
Accès à bord à l'avant	■	■	■	■	■	■
Accès à bord à l'arrière	■	■	■	■	■	■
HABITACLE	1	4	8	12	16	20
Aspects prat./rangements	■	■	■	■	■	■
Équipement de série	■	■	■	■	■	■
Finition	■	■	■	■	■	■
COFFRE	1	4	8	12	16	20
Accès	■	■	■	■	■	■
Volume	■	■	■	■	■	■
Modularité banquette	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 15,00/20

Couteau suisse, la Jazz est parée pour toutes les situations. Particulièrement habitable, elle est aussi remarquablement modulable grâce, notamment, à sa banquette *Magic Seat* qui permet de relever l'assise ou de rabattre le dossier en un tournemain pour dégager un plancher parfaitement plan. Génial! La contenance du coffre a en outre progressé de 17 l grâce à l'augmentation de la longueur du modèle.

LE BUDGET

SERVICE	1	4	8	12	16	20
Entret./extens. possibles	■	■	■	■	■	■
Garantie	■	■	■	■	■	■
PRIX	1	4	8	12	16	20
Version de base	■	■	■	■	■	■
Voiture essayée	■	■	■	■	■	■
Options	■	■	■	■	■	■
Valeur de revente	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 12,67/20

Honda n'a jamais bradé ses voitures. Cette Jazz ne déroge pas à la règle, qui s'affiche à un prix relativement élevé (17.200 € de base pour l'automatique). Cela dit, l'équipement est à l'avenant (radio-CD, climatisation, régulateur de vitesse, etc.). Et puis, la marque Honda est aussi une garantie de fiabilité, même si l'on trouve que l'on doit toujours se rendre deux fois plus souvent qu'ailleurs dans les ateliers pour le suivi mécanique (1 an, maximum 15.000 km).

Notre cotation traduit la manière dont le modèle essayé se comporte par rapport à d'autres concurrentes de la même catégorie. Il n'est donc pas pertinent de comparer les notes de deux voitures n'appartenant pas au même segment de marché.

moyenne générale
14,22/20

qu'avec la boîte manuelle. Honda annonce un gain de 0,2 l/100 km, soit 4,9 l/100 km sur le cycle combiné au lieu de 5,1 avec la boîte mécanique (roues de 16"), ce qui représente un rejet officiel de dioxyde de carbone de 114 g/km, voire seulement 106 avec l'exécution Trend, aux pneumatiques plus fins et à l'équipement plus dépouillé. En pratique, la Jazz a naturellement exigé un peu plus d'Eurosuper. Il faut compter une moyenne de 6,9 l/100 km sur des parcours variés mêlant ville, routes secondaires et autoroutes, un dernier terrain sur lequel la Jazz est évidemment moins à l'aise. En utilisation urbaine uniquement, on pourra compter sur la même moyenne, avec un écart à la hausse de 0,5 l/100 km maximum en fonction du trafic. Pour une citadine à essence, c'est tout à fait acceptable, preuve que la boîte CVT offre de réels avantages énergétiques.

TENUE DE ROUTE

La nouvelle Jazz n'est pas plus agile que sa devancière, ce qui n'est guère étonnant étant donné l'empattement en hausse (de 3 cm). En revanche, elle est plus sereine, plus stable, donc plus rassurante. Indéboulonnable, l'essieu arrière suit sans broncher quelle que soit la force qu'on lui applique, tandis que le train avant fait preuve

d'un meilleur potentiel que précédemment. L'amortissement est par ailleurs plus souple. Ou tolérant, c'est selon. Ce typage ne l'empêche pas d'arriver à contenir correctement les mouvements de la caisse sur une chaussée ondulée. Bref, la Jazz est donc comme on l'attend: une polyvalente sage et sûre. Un comportement auquel son public est rodé.

CONFORT

S'il est un point sur lequel la Jazz progresse, c'est bien le confort. Hormis une position de conduite meilleure que précédemment, c'est le progrès en insonorisation qui marque le plus, à l'instar de la suspension, beaucoup plus tolérante. Moins tarés, les amortisseurs absorbent plus confortablement les aspérités, même si les basses fréquences isolées – les nids-de-poules, par exemple – peuvent encore être parfois plus durement répercutées. Mais par rapport à l'ancienne Jazz, c'est un autre monde.

NOTRE VERDICT

Un couteau suisse: c'est exactement à cet instrument bien utile que la Honda Jazz fait directement penser, elle dont l'habitabilité fait tout bonnement référence dans la catégorie, au même titre que sa modularité ou son foisonnement d'aspects pratiques. En cela, le modèle reste fidèle à lui-même; il s'apprécie d'autant plus grâce à une qualité de finition en hausse (un peu) ainsi qu'une insonorisation et un confort de suspension beaucoup plus soignés (beaucoup). Dommage, par contre, que la transmission CVT travaille tellement à contretemps qu'elle borne les prétentions de ce modèle automatique à la ville. Pour plus de polyvalence, préférez la boîte manuelle. Avec elle, la Jazz est une vraie petite reine de polyvalence, même si l'on continue de regretter l'absence de version hybride. ■

S'IL EST UN POINT SUR LEQUEL LA JAZZ PROGRESSE, C'EST BIEN LE CONFORT, SURTOUT L'INSONORISATION.

