

# HONDA

Bien avant Toyota, mais de manière moins sophistiquée, Honda ouvre le bal des petites polyvalentes hybrides avec la Jazz Hybrid, et ce sans faire de concession en matière de modularité.

PAR PASCAL BINON | PHOTOS DAVID NOELS

**A**vec la Jazz Hybrid, Honda est le premier constructeur à proposer une solution hybride dans le segment des polyvalentes, devançant ainsi Toyota, dont la Yaris HSD présentée en tant que concept au dernier salon de Genève n'est pas attendue avant le second semestre de l'année prochaine. La différence, c'est que si Toyota s'est spécialisé dans le *full hybrid* ou hybride parallèle-série (le moteur électrique peut à lui seul mouvoir le véhicule), Honda préfère la solution du *mild hybrid* ou hybride parallèle (le moteur électrique vient uniquement en appoint), moins sophistiquée, mais aussi moins chère, à produire et donc à vendre.

Ainsi, la Jazz qui nous occupe ici coûte de 18.990 à 22.090 €, soit 2.000 € de plus que la 1.4i à équipement semblable (sauf dans le cas de l'Executive, où le supplément pour l'Hybrid est de 2.600 €), mais grâce à la prime gouvernementale de 15% à laquelle ses 104 g/km de CO<sub>2</sub> lui donnent droit, elle s'avère finalement moins chère (de 16.141,50 à 18.776,50 €)! Cela dit, en attendant la future Yaris HSD, la plus sérieuse rivale de la Jazz Hybrid, c'est... l'Insight, qui, pour quel-

ques centaines d'euros de plus (son tarif débute à 19.990 €, soit 16.991,50 € prime de 15% déduite), propose davantage d'espace, un statut de vraie familiale et une esthétique autrement plus audacieuse.

## CONCEPTION D'ENSEMBLE



La nouvelle Jazz Hybrid est dotée du même moteur que l'Insight Hybrid (dont les dessous dérivent par ailleurs partiellement de ceux de la Jazz): un 1.3 i-VTEC combiné à une transmission CVT et à un moteur électrique intégré entre les deux afin de constituer un système hybride parallèle. Notons toutefois qu'à l'instar de l'Insight, la Jazz Hybrid est censée pouvoir se mouvoir en faisant appel uniquement au moteur électrique dans certaines conditions à basse et moyenne vitesse.

## SÉCURITÉ



Gratifiée de 5 étoiles aux tests Euro NCAP, la Jazz profite d'une dotation sécuritaire complète à l'exception des capteurs de pluie et de lumière ainsi que des antibrouillards (de série à partir





# JAZZZ HYBRID







## AVEC LE LANCEMENT DE LA VERSION HYBRID, C'EST TOUTE LA GAMME JAZZ QUI A PROFITÉ D'UN LÉGER **RESTYLAGE** QUI LUI ASSURE UNE **MEILLEURE PÉNÉTRATION DANS L'AIR**.

du second niveau de finition), de même que la connexion *Bluetooth* est réservée au haut de gamme.

Pour le reste, tous les modèles sont équipés de l'ESP (appelé VSA chez Honda), de l'aide au démarrage en côte, de trois paires d'*airbags*, des ceintures de sécurité à pré-tensionneur et limiteur d'effort, des fixations Isofix à l'arrière et des appuie-tête actifs à l'avant – dont l'inclinaison prononcée constitue une gêne pour le cou. Les conducteurs ayant pour (bonne) habitude de régler leur dossier de manière verticale seront donc contraints d'incliner davantage leur siège, ce qui, au nom de la sécurité passive, revient à dégrader la position de conduite, donc la sécurité active. Une autre remarque concerne la zone inférieure du tableau de bord, à la forme potentiellement agressive pour le genou droit du conducteur.

### ÉQUIPEMENT DE SÉRIE



Dès l'entrée de gamme Comfort, la Jazz Hybrid bénéficie de la climatisation manuelle, du siège du conducteur réglable en hauteur, de la colonne de direction télescopique, des lève-vitres électriques, de la banquette arrière rabattable 60/40 avec assises relevables, des vitres teintées, des rétroviseurs électriques

et dégivrables ainsi que de l'autoradio-CD/MP3. Correct.

L'élégance y ajoute le toit panoramique fixe, le régulateur de vitesse, une connexion USB, le volant en cuir multifonctionnel, les rétros rabattables électriquement avec rappel de clignotant, les antibrouillards ainsi que les capteurs de pluie et de lumière. Enfin, le haut de gamme Executive dont nous disposons pour cet essai se distingue par sa sellerie en cuir de très bonne qualité, ses sièges chauffants à l'avant, l'accoudoir avant du conducteur et une connexion *Bluetooth*.

### OPTIONS



La seule option d'usine disponible est la peinture métallisée. Pour le reste, Honda propose une liste d'accessoires à commander auprès du concessionnaire. Citons notamment un système de navigation à disque dur intégré (1.960 €), un système d'infodivertissement à l'arrière (1 seul écran, 1.330 €), l'aide au stationnement à l'arrière (540 €), des jantes alu de 16 pouces (1.501 €), un volant sport (311 €), un coffre de toit de 320 l (530 €), etc. Honda rappelle par ailleurs que si les accessoires sont repris sur la facture d'achat, ils bénéficient également des 15% de réduction gouvernementale.

### LES CHIFFRES

Prix de base	18.990 €
Conso moyenne de l'essai	6,2 l/100 km
Conso mixte normalisée	4,5 l/100 km
CO <sub>2</sub>	104 g/km
0-100 km/h	11,3 s
1000 m départ arrêté	33,4 s

### LES QUALITÉS

- Douceur de fonctionnement moteur/boîte CVT
- ESP de série
- Rapport encombrement/habitabilité
- Modularité préservée/rangements pratiques
- Excellents sièges avant
- Qualité de finition

### LES DÉFAUTS

- Tarif trop proche de celui de l'Insight
- Rapport perfs/conso décevant
- Amortissement perfectible
- Appuie-tête avant gênants
- Réglage par crans des dossiers peu précis
- Pictogrammes ECON incompréhensibles



## ERGONOMIE



L'habitacle de la Jazz Hybrid bénéficie d'un restylage. Son tableau de bord est doté d'un coloris plus sombre contrastant avec le rétroéclairage bleu (ou vert pour ce qui concerne le tachymètre dès lors que l'électronique estime que la conduite est économique) des cadrans et du système stéréo. Certes, les matériaux employés sont en plastique dur, mais l'ensemble présente très bien à l'œil, d'autant que le style est très personnel et que tous les accostages sont réalisés avec grand soin. Les aspects pratiques ne sont pas en reste avec de nombreux espaces de rangement, pour la plupart réellement utilisables.

Correcte, la position de conduite souffre cependant d'une amplitude de réglage en profondeur du volant insuffisante ainsi que d'une inclinaison du dossier réglable par crans, forcément moins précis qu'une molette.

Pour ce qui est de l'ergonomie à proprement parler, nous n'avons repéré que de menus détails tels qu'un interrupteur ECON (gestion du moteur et de la boîte modifiée) mal placé (partie basse du tableau de bord à gauche du volant) et des commandes de chauffage et de ventilation à moitié masquées par la jante du volant, la fau-

te au bloc radio très (trop) généreusement dimensionné.

## CARROSSERIE



Avec le lancement de la version Hybrid, c'est toute la gamme Jazz qui a profité d'un léger restylage qui, outre un rajeunissement du modèle, lui assure une meilleure pénétration dans l'air (mais Honda ne communique aucune valeur à ce sujet). C'est le cas, notamment, pour ce qui concerne les boucliers avant et arrière. L'Hybrid se distingue cependant de ses sœurs purement thermiques par quelques détails touchant la calandre, également optimisée sur le plan aérodynamique, les projecteurs et les blocs optiques arrière «bleu chromé», sans, bien entendu, oublier le logo «Hybrid» apposé sur le hayon. A noter, aussi, la disponibilité d'une teinte spécifique Lime Green qui habillait par ailleurs notre voiture d'essai.

Signe du soin accordé par Honda à la finition de ses voitures, la fermeture des portières laisse entendre un bruit feutré très haut de gamme. Dommage que les poignées de portes (tant extérieures qu'intérieures) laissent en main une excessive impression de légèreté, n'évoquant pas vraiment la robustesse. D'un volume de 300 l (99 de moins que

celui des versions 100% thermiques), le coffre ne souffre pas, comme souvent actuellement, d'un seuil d'accès trop élevé, ni d'une importante différence de hauteur entre le seuil et le plancher, et ce malgré la présence des batteries (rappelons que le réservoir de carburant est implanté sous les sièges avant).

Rabattre les dossiers arrière entraîne un abaissement automatique des assises, procurant une aire de chargement parfaitement plane et un volume maxi de 1.320 l. Notons aussi que les assises peuvent se relever de manière indépendante, facilitant le transport d'objets encombrants tels qu'un vélo, par exemple.

## MOTEUR



Sans surprise, la Jazz Hybrid reprend la mécanique de l'Insight. On retrouve donc le 4 cylindres à essence de 1339 cm<sup>3</sup> délivrant 88 ch et 121 Nm, accouplé à un petit moteur électrique de 14 ch et 78 Nm intégré au volant-moteur, le tout donnant une puissance cumulée de 98 ch. A titre de comparaison, les Jazz 1.2i et 1.4i délivrent respectivement 90 et 100 ch ainsi que 114 et 127 Nm.

Particularité de ce moteur, son calage de distribution à simple arbre à cames en tête compte 3 modes VCM (*Variable Cylinder*

## EQUIPEMENT

## EXECUTIVE

PRIX = €

S = SÉRIE

— = NON DISPONIBLE OU SANS OBJET

### SÉCURITÉ PASSIVE

Airbags latéraux AV/AR	S/—
Airbags rideaux AV/AR	S/—
Airbags de genoux G/D	—/—
Appui-tête actifs AV/AR	S/—
Fixations Isofix AV/AR (nombre)	—/S

### SÉCURITÉ ACTIVE

Antipatinage permanent/déconnectable	—/S
Contrôle de stabilité permanent/déconnectable	—/S
Antiblocage de freins/aide au freinage d'urgence	S/S
Dispositif de préparation à une collision	—
Limiteur de vitesse	—
Régulateur de distance	—
Surveillance maintien de bande	—
Détection d'angle mort	—
Caméra de vision nocturne	—

### VISIBILITÉ

Feux au xénon/intensité variable	—/—
Feux antibrouillards AV	S
Feux de jour	—
Passage code/route automatique	—
Eclairage de virage	—
Allumage automatique des feux	S
Capteur de pluie	S
Essuie-glace à intermittence variable AV/AR	S/—
Rétroviseurs électriques	S
Rétroviseurs rabattables électriquement	S
Rétroviseurs chauffants G/D	S
Rétroviseurs électrochromatiques G/D	—/—
Rétroviseurs intérieur électrochromatique	—

### INSTRUMENTS

Affichage tête haute	—
Température liquide de refroidissement	S
Indicateur de t° extérieure/détection de verglas	S/S
Ordinateur de bord	S
Indicateur d'intervalles d'entretien	S
Contrôle de pression des pneus	—

### MULTIMÉDIA

Audio-vidéo	
radio-cd/lecteur MP3	S
chargeur CD/disque dur	accessoire
prise AUX/port USB/lecteur de carte SD	S/S/—
upgrade audio/tuner TV/lecteur vidéo DVD	—

### Communication

carte SIM	—
Bluetooth	S
Internet	—

### Navigation

CD/DVD/carte SD/disque dur	—/—/—/1.960
écran tactile	—

### Commande vocale

	S
--	---

### CONFORT DE ROULAGE

Volant réglable 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 AV/AR	—
Toit panoramique	S
Capteurs de stationnement AR/AV+AR	—/—
Caméra de stationnement AV/AR/G/D	—/—/—/—
Stationnement automatique	—
Régulateur de vitesse	S
Suspension pilotée	—

### CONFORT D'ASSISE

Sièges avant G/D réglables en hauteur	S/—
Inclinaison d'assise réglable G/D	—/—
Soutien lombaire réglable G/D	—/—
Sièges avant G/D réglables électriquement	—/—
Sièges avant G/D à mémoire	—/—
Sièges avant G/D chauffants	S/S
Sièges avant G/D ventilés	—
Sièges avant G/D massants	—
Accoudoir central AV/AR	S/—
Spots de lecture AV/AR	S/—
Banquette arrière coulissante	—
Banquette à inclinaison de dossier réglable	S
Sièges arrière séparés/ - à réglage électrique	—

### COFFRE & ESPACES DE RANGEMENT

Porte-cannettes AV/AR	S/—
Bacs de rangement de portes AV/AR	S/S
Tiroir sous siège avant G/D	—/—
Poches aumônières G/D	S/S
Bac de rangement réfrigéré	S
Filet/grille de séparation du coffre	—
Crochets d'arrimage/filet de plancher	S/—
Dispositif de compartimentage du coffre	—
Double plancher de chargement	—
Plancher de coffre coulissant	—

### FONCTIONNALITÉ

Verrouillage centralisé/télécommande	S/S
Verrouillage/démarrage mains libres	S/—
Verrouillage automatique au démarrage	—
Hayon motorisé/lucarne séparée	—/—
Banquette fractionnée (pourcentage)	S (60/40)
Banquette rabattable dossier/assise	S/S
Banquette amovible	—
3 <sup>e</sup> rangée rabattable/amovible	—
Prises 12 V/220 V (nombre)	1/—
Crochet de remorquage fixe/escamotable	—

### ESTHÉTIQUE

Jantes en alliage	S
Peinture métallisée/peinture spéciale	360
Nombre de couleurs extérieures	8
Intérieur en tissu/Alcantara/cuir	—/—/S
Volant/pommeau revêtus de cuir	S/S
Nombre de coloris intérieurs	1



**BOÎTE CVT** | La boîte CVT fonctionne selon 3 modes: normal, sport et ECON. Ce dernier sied le mieux à la vocation de la Jazz.



**ERGONOMIE** | L'interrupteur ECON (gestion du moteur et de la boîte modifiée) est plutôt mal placé.

Les prix de toutes les versions et de leurs options à la rubrique Voitures Neuves sur [www.moniteurautomobile.be](http://www.moniteurautomobile.be)





**STYLE PERSONNEL** | Restylé, le tableau de bord est doté d'un coloris plus sombre contrastant avec le rétroéclairage bleu des cadrans et du système stéré.

*Management*): un pour les rotations lentes, un pour les hauts régimes et un fermant les soupapes en phase de décélération ou à très basse vitesse sur un faux plat favorable. Dans ce dernier cas, l'alimentation des 4 cylindres est interrompue et le moteur électrique peut brièvement prendre, seul, le relais. En toute honnêteté, avouons-le, nous n'avons jamais rencontré ce cas de figure.

## TRANSMISSION



Ici aussi, c'est l'Insight qui partage. La boîte CVT peut fonctionner selon trois modes: normal, sport (sans intérêt pour ce genre de véhicule puisque privilégiant davantage les hautes vitesses de rotation du moteur sans gain perceptible de performances) et ECON (entraînant également une modification de la gestion du moteur), qui, au contraire du mode sport, favorise les démultiplications longues. Incontestablement, ce dernier mode sied le mieux à la Jazz Hybrid, d'une part parce qu'il correspond parfaitement à la vocation économique de la voiture, mais aussi parce que la réponse plus linéaire de l'accélérateur offre un meilleur contrôle et limite les à-coups à la relance à très faible allure.

Notons également les palettes solidaires du volant. Celles-ci justifient leur présence pour l'obtention à la demande de davantage de frein-moteur, mais pour le reste, elles

ne présentent guère d'intérêt. Une position supplémentaire L (Low) comme dans la Nissan Micra CVT ou B (Brake) comme dans les Toyota Auris HSD et Prius (pour renforcer l'efficacité du recyclage de l'énergie cinétique) aurait sans doute été plus utile.

## CHÂSSIS



Si la structure de la Jazz, intégrant le réservoir de carburant au centre du véhicule, est assez inhabituelle, les trains roulants sont, eux, tout ce qu'il y a de plus classique: des pseudo-McPherson à l'avant et un essieu de torsion à l'arrière. Dans sa variante hybride, la Jazz voit ses barres antiroulis et ses tarages d'amortisseurs optimisés pour tenir compte des 70 kg supplémentaires engendrés par le dispositif électrique. L'assistance (variable) de direction est quant à elle confiée à un moteur électrique, tandis que le freinage fait appel à 4 disques, ventilés à l'avant.

## PERFORMANCES



Contact! Le moteur (à essence, car, contrairement aux hybrides parallèle-série de Toyota, la Jazz Hybrid démarre toujours sur son moteur thermique) s'ébroue en moins de temps qu'il ne le faut pour l'écrire, de manière quasi imperceptible sur les plans tant sonore que vibratoire. C'est qu'ici, c'est le moteur électri-



**VIVEZ CHAQUE  
MOTO GP  
EN DIRECT AVEC  
RTL SPORT.**

**EN DIRECT SUR**

**club**  
RTL

**GRAND PRIX  
DU PORTUGAL**

1<sup>ER</sup> MAI DÈS 12:10

**GRAND PRIX  
DE FRANCE**

15 MAI DÈS 12:10

**TOUS LES ESSAIS DU  
WEEK-END EN DIRECT SUR**

**RTL.be**



© Dorna Sports SL

**moto2**

**motogp**

**RTL sport**





**SANS REPROCHE** | La sellerie en cuir réservée au haut de gamme Executive est d'une qualité irréprochable. Bien dessinée, la banquette réserve une place pour les jambes étonnante.

que intégré au volant-moteur qui sert de démarreur. Assez curieusement, toutefois, lorsqu'on est à l'arrêt (moteur arrêté) et que l'on passe de D en P, le moteur se remet en marche! Sachant cela, on prendra donc l'habitude de couper le contact avant d'enclencher la position parking.

Une légère pression sur l'accélérateur et la Jazz glisse lentement en stabilisant le régime de son moteur entre 1500 et 2000 tr/min. Vive la variation continue, apportant un réel plus en matière de confort. Avec un pied plus lourd, les accélérations sont très linéaires (mais jamais décoiffantes) et si, pied à la planche, le 4 cylindres mouline ferme, jamais il ne donne l'impression de tourner dans le vide.

Comparativement aux Jazz 1.2i et 1.4i que nous avons mesurées à 33,8 et 32,6 s sur le 1000 m DA, notre Hybrid a signé un temps de 33,4 s assez décevant dans l'absolu, d'autant plus qu'il est moins bon que celui de l'Insight, mieux profilée il est vrai. On se consolera avec les 11,3 s enregistrées de 0 à 100 km/h alors que Honda indique 12,6 s. En reprises, les 1.2i et 1.4i ne peuvent lutter contre l'effet *kick-down* de la CVT (41,1 s et 37,8 s sur 1000 m en 4<sup>e</sup> à partir de 40 km/h contre 31,3 s!), alors qu'ici, la Jazz Hybrid remet les pendules à l'heure face à l'Insight (32,3 s).

## CONSOMMATION



S'il nous a semblé plus confortable, le mode ECON ne nous a en revanche pas vraiment convaincus par ses effets sur la consommation. Comme quoi, la conduite économique, c'est plus une affaire de conducteur que d'électronique! Sur un parcours varié comprenant de l'autoroute et des circuits périurbains (pas de ville à proprement parler), en respectant strictement les limitations imposées et en utilisant aussi souvent que possible la coupure d'injection, nous ne sommes pas parvenus à faire mieux que 5,3 l/100 km.

Les 4,5 l/100 km annoncés par Honda peuvent cependant être reproduits, mais en

évitant l'autoroute, où de toute façon l'assistance électrique ne sert pratiquement à rien. Au bout du compte, la moyenne de cet essai s'est soldée par un 6,2 l/100 km somme toute assez décevant lui aussi comparé aux 6,4 l/100 km de l'Insight et aux 6,5 l/100 km de la Jazz 1.2i.

Amusant par sa forme, le programme d'écoguidance (changement de la couleur du fond du tachymètre, indicateur d'accélération/décélération et pictogrammes symbolisant la croissance d'une plante), justifie plus la volonté du constructeur d'impliquer le conducteur dans la conduite économique qu'il ne constitue une aide réelle: certains pictos encombrant inutilement l'ordinateur de bord et sont difficilement compréhensibles.

## CONFORT



On l'a dit, la sellerie en cuir (réservée au modèle Executive de haut de gamme) est d'une qualité irréprochable, tant à la vue qu'au toucher. Mieux: les sièges avant offrent un soutien sans faille, sans pour autant se montrer trop durs. Assurément, nous voilà en présence de ce qui se fait de mieux dans le segment, n'était la position trop avancée des appuie-tête et le fait que seul le conducteur a droit à un accoudoir.

A l'arrière, la place pour les jambes est étonnante s'agissant d'une voiture de ce gabarit. Bien dessinée, la banquette aux dossiers réglables en inclinaison accueillera confortablement deux adultes ou un adulte et deux enfants, mais le malheureux assis au milieu devra se débrouiller avec une ceinture à 2 boucles qui, en position repos, est intégrée au ciel de toit. Convenable, l'insonorisation ne dissimule toutefois jamais



**MODULARITÉ** | Rabattre les dossiers arrière entraîne l'abaissement des assises et procure une aire de chargement plane.



**PRISE DE GÎTE EN VIRAGE** | La Jazz est montée sur des ressorts assez souples, ce qui influence le comportement routier sans pour autant perturber la précision des trajectoires.





DIRE STRAITS

Renaud Phil Collins

LA RADIO  
ROCK 'N POP

CLASSIC  
21

ECOUTEZ  
L'ORIGINAL

[www.classic21.be](http://www.classic21.be)

## TECHNIQUE

### MOTEUR

#### MOTEUR THERMIQUE

Type	4 cylindres en ligne
Carburant	essence 95
Implantation	transversale avant
Cylindrée (cm³)	1339
Alésage x course (mm)	73 x 80
Rapport volumétrique	10,8 : 1
Puissance (ch/kW à tr/min)	88/65 à 5800
Couple (Nm à tr/min)	121 à 4500
Matériau bloc/culasse	alliage/alliage
Nombres de soupapes	8
Distribution	simple arbre à cames en tête
Entraînement	chaîne
Commandes des soupapes	5 basculeurs avec pistons de désaccouplement
calage variable	oui
levée variable	—
durée variable	oui
Alimentation	injection indirecte
Suralimentation	—
Refroidissement air de charge	—
Dépollution	catalyseur à 3 voies

#### MOTEUR ÉLECTRIQUE

Disposition	intégré dans le volant-moteur
Type	courant continu/générateur, 18 bobines, rotor 12 aimants
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	14/10,3 à 1500
Couple maxi (Nm à tr/min)	78 de 0 à 1000
Gestion du système semi-hybride	IPU logé sous le plancher du coffre, batterie NiMH 100,8 V

### NORMES

Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	4,6/4,4/4,5
Emissions de CO <sub>2</sub> (g/km)	104
Dépollution	Euro 5

### TRANSMISSION

Type	aux roues avant
Boîte de vitesses	CVT
Rapport de pont	5,274:1
Rapports de boîte (vit. à 1000 tr/min)	
Marche AV	de 2,526 (8,40) à 0,421 (50,38)
Marche AR	de 4,510 (4,70) à 1,692 (12,54)
Régime sur le rapport supérieur à 70/90/120 km/h (tr/min)	1400/1800/2400
Différentiel	ouvert

### CHÂSSIS

Type	coque autoportante
Carrosserie	polyvalente 5 portes/5 places
Suspension AV	pseudo-McPherson, triangles inférieurs, barre antiroulis
Suspension AR	essieu de torsion, ressorts et amortisseurs séparés, barre antiroulis
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (262/N.C.)
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques pleins (260/N.C.)
Direction	à crémaillère
Assistance	électrique variable
Nombre de tours de volant	3,29
ø de braquage murs/trottoirs (m)	10,82/10,22

## PERFORMANCES

### CONDITIONS DE L'ESSAI

Dates	du 1 au 6 avril 2011
Kilométrage de départ (km)	1.799
Distance parcourue (km)	980

### FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique (ch/l)	65,72 (moteur thermique)
Couple spécifique (Nm/l)	90,36 (moteur thermique)
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	13,2 (moteur thermique)
Répartition de poids AV/AR (%)	N.C.
Pneus du véhicule d'essai AV/AR	Michelin Energy Saver 175/65 R 15

### NOS MESURES

Vitesse maxi	
absolue (km/h)	177
sur les intermédiaires (km/h)	53/70/99/129/166/177
Accélérations (s)	
0-60 km/h	5,0
0-100 km/h	11,3
0-160 km/h	—
0-200 km/h	—
400 m départ arrêté (vitesse)	18,2 (127 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	33,4 (154 km/h)
Reprises (s)	
30-60 km/h (en 2 <sup>e</sup> /3 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup> )	—
60-90 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	6,0
90-120 km/h (en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> )	8,2
400 m à 40 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	16,3
1000 m à 40 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	31,3
Consommation de l'essai	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	5,3/12,1/6,2
autonomie (km)	± 600

## DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	3900/1695/1525
Empattement/Voies AV/AR	2500/N.C.
Pneus de série	175/65 R 15
Roue de secours	kit de réparation
Largeur intérieure AV/AR (mm)	1440/1415
Garde au toit AV/AR (mm)	965/905
Espace aux jambes AR mini/maxi (mm)	625/1020
Volume du coffre (dm³)	de 300 à 1.320
Poids en ordre de marche (kg)	1.162
Poids total autorisé (kg)	1.600
Attelage freiné/non freiné (kg)	non homologué
Capacité carburant (l)	40

## BUDGET

Prix de base (€)	18.990
Prix de base véhicule de l'essai (€)	22.450
Coût total des options présentes (€)	360

### AUTRES EXÉCUTIONS (€)

Elegance	20.490
Executive	22.090

### TAXES & ASSURANCES (€)

Taxe de mise en circulation	61,50
Taxe de circulation annuelle	168,56
Prime annuelle d'assurance RC	± 650
Bonus/Malus Région wallonne	0

### COÛTS MENSUELS DE LEASING (€)

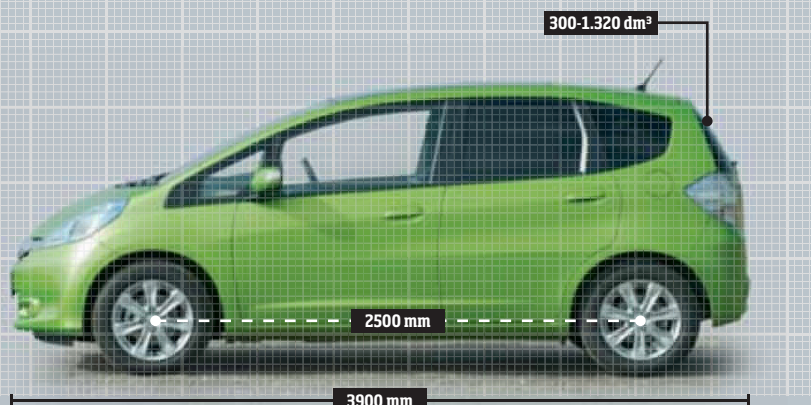
Full lease 5 ans/75.000 km	± 400
Renting 5 ans	± 430
Taxe CO <sub>2</sub>	22,95
Déductibilité fiscale (%)	90

### GARANTIE

Pièces et main-d'œuvre	3 ans (5 ans sur système IMA) ou 100.000 km
Défauts de peinture/corrosion	3 ans/12 ans
Garantie de mobilité	3 ans 24h/24

### ENTRETIEN

Rythme	tous les 20.000 km ou 1 fois par an
Nombre de points de service	± 155 (Belgique et G.-D. Luxembourg)



**LINEAIRE** | Accouplé à un petit moteur électrique de 14 ch et 78 Nm, le 1.3 de 88 ch et 121 Nm de la Jazz Hybrid cultive avant tout la douceur.





## CONDUITE

MOTEUR	1	4	8	12	16	20
Puissance	■	■	■	■	■	■
Souplesse	■	■	■	■	■	■
Dynamisme	■	■	■	■	■	■
Sonorité	■	■	■	■	■	■
BOITE DE VITESSES	1	4	8	12	16	20
Agrément	■	■	■	■	■	■
Fonctionnement	■	■	■	■	■	■
Etagement	■	■	■	■	■	■
DIRECTION	1	4	8	12	16	20
Agrément	■	■	■	■	■	■
Fonctionnement	■	■	■	■	■	■
Diamètre de braquage	■	■	■	■	■	■

**TOTAL** 156/200

Associé à un petit moteur électrique de 14 ch et 78 Nm, le 1.3 de 88 ch et 121 Nm se montre un peu plus vif que le 1.2i, mais moins que le 1.4i, du moins en accélération. En reprises, il met tout le monde d'accord, bien aidé par le *kick-down* de sa boîte CVT, fort agréable, même si elle provoque encore quelques à-coups à la relance à faible allure. Légère en manœuvres, la direction à assistance électrique gagne en consistance au fur et à mesure que l'allure augmente, mais reste peu communicative.

## SECURITÉ

FREINS	1	4	8	12	16	20
Puissance	■	■	■	■	■	■
Endurance	■	■	■	■	■	■
Progressivité	■	■	■	■	■	■
SÉCURITÉ ACTIVE	1	4	8	12	16	20
Comport. en ligne droite	■	■	■	■	■	■
Comportement en virage	■	■	■	■	■	■
Motricité	■	■	■	■	■	■
Adhérence	■	■	■	■	■	■
Eclairage	■	■	■	■	■	■
SÉCURITÉ PASSIVE	1	4	8	12	16	20
Frontale	■	■	■	■	■	■
Latérale	■	■	■	■	■	■

**TOTAL** 149/200

Toutes les Jazz ont l'ESP. Leurs rivales ne peuvent pas toutes en dire autant. Bien centrée, la direction ne provoque jamais d'accélération latérales inconfortables et si la caisse prend de la gîte en virage, la Jazz finit toujours par se caler sur ses appuis pour rester parfaitement stable. Vu le couple et la puissance limités, pas de perte de motricité à signaler. L'éclairage est assez moyen, les phares automatiques et les antibrouillards ne sont de série qu'à partir du second niveau de finition.

## 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	■	■	■	■	■	■

**TOTAL** 149/200

Montée sur des ressorts assez souples, la Jazz joue avant tout la carte de la douceur. Ça marche quand la route est parfaite, mais dès qu'elle se dégrade, le filtrage fait défaut. La position de conduite est bonne, mais on aurait aimé un réglage en profondeur du volant plus ample et des appuie-tête moins gênants pour la nuque lorsqu'on adopte une position de conduite droite. Dommage, car les sièges avant sont excellents. A l'arrière, la place ne manque pas et les dossiers se règlent en inclinaison.

## FONCTIONNALITÉ

CARROSSERIE	1	4	8	12	16	20
Accès à bord à l'avant	■	■	■	■	■	■
Accès à bord à l'arrière	■	■	■	■	■	■
Visibilité périphérique	■	■	■	■	■	■
INTÉRIEUR	1	4	8	12	16	20
Aspects pratiques	■	■	■	■	■	■
Equipement de série	■	■	■	■	■	■
Finition	■	■	■	■	■	■
COFFRE	1	4	8	12	16	20
Accès	■	■	■	■	■	■
Volume	■	■	■	■	■	■
Aspects pratiques	■	■	■	■	■	■
Modularité	■	■	■	■	■	■

**TOTAL** 160/200

La Jazz regorge d'espaces de rangement, qui plus est, parfaitement utilisables! La dotation de série est complète dès le modèle d'entrée de gamme (climatisation de série) et la finition, si elle fait appel à des plastiques durs, présente fort bien à l'œil. A ce niveau de gamme, la qualité du cuir est remarquable. Volumineux pour un véhicule de ce gabarit, le coffre offre une belle modularité (plancher parfaitement plat, possibilité de redresser les assises contre les dossiers) et est facile d'accès.

## BUDGET

CONSO	1	4	8	12	16	20
En ville	■	■	■	■	■	■
Sur la route	■	■	■	■	■	■
Sur l'autoroute	■	■	■	■	■	■
Autonomie	■	■	■	■	■	■
SERVICE	1	4	8	12	16	20
Entretien	■	■	■	■	■	■
Garantie	■	■	■	■	■	■
PRIX	1	4	8	12	16	20
Prix version de base	■	■	■	■	■	■
Prix voiture de l'essai	■	■	■	■	■	■
Prix des options	■	■	■	■	■	■
Valeur de revente	■	■	■	■	■	■

**TOTAL** 145/200

Comme toutes les voitures hybrides, c'est en ville et à faible allure que cette Jazz se montre la plus économique, là précisément où le moteur électrique vient le plus souvent en renfort. L'entretien est prévu tous les 20.000 km, ce qui n'a rien d'exceptionnel. La voiture est garantie 3 ans ou 100.000 km. Le système IMA profite d'une couverture de 5 ans. Pour ce qui est des prix, si, dans l'absolu, la remise gouvernementale de 15% allège la note, le tarif reste trop proche de celui de l'Insight.

défait majeur	1 à 4 points
en dessous de la moyenne	5 à 8 points
dans la moyenne	9 à 12 points
au-dessus de la moyenne	13 à 16 points
qualité majeure	17 à 20 points

**score total**  
759/1000

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.

vraiment le bruit du moteur, tandis que sur l'autoroute, les bruits de vent et provenant des autres véhicules auraient pu être mieux contenus.

En matière d'amortissement, difficile de cautionner le choix de Honda d'associer des amortisseurs fortement tarés à des ressorts très flexibles. Certes, la douceur du roulage est perceptible sur des routes parfaitement lisses, mais au fur et à mesure que l'allure augmente et que la qualité du revêtement se dégrade, le filtrage et l'absorption des irrégularités se détériorent.

## TENUE DE ROUTE



Le couple ressorts-amortisseur «contre nature» influence évidemment le comportement routier: même sur de faibles appuis, la Jazz prend plus d'angle que ses rivales. Ces allures désordonnées ne perturbent cependant jamais outre mesure la précision des trajectoires et le train avant répond pratiquement sans délai aux injonctions. Bien centrée et offrant des montées en effort linéaires, la direction ne se montre pas trop vive autour du point milieu et joue la carte du confort. Certes, elle n'est guère communicative, mais compte tenu de la philo-

sophie de la voiture, on ne lui en tiendra pas rigueur.

## ENTRETIEN & GARANTIE



Conçu pour toute la durée de vie du véhicule, le pack de batteries de la Jazz Hybrid est couvert par une garantie de 5 ans comme l'ensemble du système IMA. En fin de cycle de vie du véhicule ou en cas de dommages, la batterie sera recyclée dans un point de vente du réseau Honda. Pour le reste, la Jazz est couverte par une garantie totale de 3 ans ou 100.000 km. Les entretiens doivent quant à eux s'effectuer tous les 20.000 km. Une fréquence supérieure à la moyenne, mais qui, dans le cas d'une voiture qui sera essentiellement utilisée sur de courts trajets, n'apparaît pas trop contraignante.

## NOTRE VERDICT



A l'image des Volvo et Saab, les Honda sont des voitures qui conservent et savent mettre en avant une réelle personnalité. Loin de se calquer sur nombre de ses rivales qui semblent obsédées par leurs aptitudes dynamiques souvent en décalage avec leur vocation première, la Jazz cultive le culte de

## LE PACK DE BATTERIES DE LA JAZZ HYBRID EST GARANTI 5 ANS COMME L'ENSEMBLE DU SYSTÈME IMA.

la douceur pour ce qui est de son groupe motopropulseur, de sa transmission CVT ou encore de ses suspensions (pour autant que le revêtement soit en bon état, ce qui, chez nous, est plutôt rare), non sans faire très bonne impression en matière de qualité perçue. Quant à l'hybridation, si elle incite de manière quasiment inconsciente à opter pour une conduite plus calme, ses effets nous semblent encore fort limités, tant en ce qui concerne la consommation que les performances, trop proches des classiques variantes thermiques. Finalement, c'est la remise gouvernementale de 15% qui lui sauve la mise, mais pour combien de temps encore? ■

**SPÉCIFIQUE** | La Jazz Hybrid de l'essai arborait la teinte spécifique Lime Green.

