



Le bouton «Econ» : optimiser les économies de carburant en modifiant la gestion du moteur et de la boîte.

Le fond du compteur de vitesse, vert comme «vertu». Il vire au bleu quand on brutalise l'accélérateur.



Honda Jazz Hybrid

Valse à cinq temps

Avec sa bonne mine et son grand habitacle, cette auto écologiquement correcte est la complice idéale pour naviguer dans le trafic urbain.

La Honda Jazz Hybrid est le genre de petite grande auto qui joue sa partition en solo. Que son petit moteur à explosion reçoive l'appui d'un microcousin électrique pour garantir une consommation modeste et une pollution décente la rend, certes, plus subtile qu'une brave citadine à mazout. Mais pas forcément moins vertueuse du côté du réchauffement de l'atmosphère. Le diesel demeure moins carbonique que le sans-plomb, comme chacun sait, mais la Jazz ne veut même pas entendre les percussions de camion des bouilleurs de gazole : Hybrid ou non, elle ne boit pas de ce carburant-là. Et rejette d'ailleurs moins de saloperies dans l'air, mais passons. Non, cette quadrature de l'oeuf – on veut dire par là qu'elle se présente comme un bloc d'acier soufflé par

un maître verrier – ne se prétend pas le Charlie Parker de l'automobile. Elle donne juste sa différence à entendre. C'est déjà pas mal. De même que *Take Five*, le tube mythique du Dave Brubeck Quartet, ignore le mode binaire, de même la Jazz se moque de la java de ses concurrentes. Son hybridation est originale, si originale qu'elle peut même paraître décevante. Contrairement au système dit « full hybrid », elle ne permet pas de quitter son parking sur la pointe des pneus et n'évite pas de réveiller les voisins à l'heure du laitier. Tout juste autorise-t-elle de parcourir 2 kilomètres en mode électrique à une vitesse supérieure à 20 kilomètres-heure (et inférieure à 50 kilomètres-heure). Et même dans ce cas, elle ne laisse pas place à un silence qui serait encore du Honda : toutes soupapes fermées, le moteur thermique ne cesse pas de jouer pour autant. En réalité,

l'électricité de cette Jazz est là pour aider la traction thermique. Elle intervient un peu comme un cinquième temps du cycle, qui donne à son 4-cylindres en ligne plus de puissance pour moins de consommation. Il suffit de plonger dans la cacophonie du périphérique aux heures de pointe pour le vérifier.

A l'arrêt, la Jazz Hybrid est silencieuse comme un big band avant le concert. Quand la voie se libère, le moulin électrique réveille son voisin d'orchestre à essence, la boîte automatique dite « CVT » se charge des accélérations sur le mode allegro, sans aucune rupture de rythme. Tout cela n'est peut-être pas aussi génial qu'un solo de Miles Davis, mais ce trio moteurs-boîte confère une zénitude propre à adoucir les mœurs. Au début, le joueur de Jazz s'amusera même avec les facéties de son auto : grâce à la fonction « Eco Assist », il verra s'allumer de petites fleurs vertes au tableau de bord pour le récompenser de sa conduite vertueuse. S'il pèse un peu trop sur la pédale de droite, le fond vert du compteur de vitesse se fâchera tout bleu ! Les ingénieurs de Honda semblent avoir évité le rouge pour ne vexer personne. Qu'importe. Avec sa couleur citron vert, sa maniabilité, son espace vital ouvert aux plus grands, sa banquette arrière qui s'efface en deux clics et sa bonne bouille de capsule ovoïde, la Jazz Hybrid est prête pour danser sa valse à cinq temps dans la rue moderne.

Olivier Péretié

CARACTÈRES

Honda Jazz Hybrid, monospace citadin hybride essence-électrique, versions Hybrid, Luxury et Exclusive, 18 900 à 21 300 euros (bonus gouvernemental).

DIMENSIONS

3,90 m x 1,70 m x 1,53 m (h).

POIDS

1 162 kg à 1 234 kg.

MOTORISATION

1,3 l essence 88 ch et électrique 14 ch.

CONSUMMATION

4,5 l/100 (mixte, données constructeur).

CO₂

104 g/km.