

HONDA JAZZ HYBRID

LA PREMIERE CITADINE HYBRIDE

& NOUVELLE HONDA JAZZ 2011

HONDA JAZZ HYBRID

INTRODUCTION À LA JAZZ HYBRID

Présentée en première au Mondial de l'Automobile 2010 de Paris, la Jazz Hybrid confirme l'engagement continu de Honda en faveur de la technologie hybride essence-électrique.

Le nouveau modèle, qui sera commercialisé aux côtés d'une version revue de la Jazz essence, marque l'avènement du véhicule hybride parallèle sur le segment B. La Honda Jazz Hybrid est ni plus ni moins que la première citadine hybride du marché. Très important, la Jazz Hybrid ne perd rien en terme de modularité par rapport à la version à motorisation conventionnelle, ceci grâce à la compacité du système hybride Honda IMA (*Integrated Motor Assist* : assistance électrique intégrée au moteur) qui permet à ce modèle du segment B de conserver ses "Sièges Magiques" ultra-flexibles et un volume de coffre de 300 litres.

Le pack de batteries et l'unité de contrôle électronique du système hybride Honda IMA ont pris place dans un espace situé sous le plancher du coffre, de façon à maintenir le volume normal du coffre et permettre aux "Sièges Magiques" de se rabattre de la même manière que dans les versions non hybrides. Autrement dit, les sièges peuvent se rabattre entièrement à plat pour dégager un volume surprenant de 1320 litres jusqu'au toit, ou alors les assises des sièges peuvent se relever et se verrouiller à la verticale contre les dossiers, afin de pouvoir charger de hauts objets dans la voiture. En nouveauté sur le modèle essence-électrique et sur les versions à motorisation classique de la Jazz, la banquette arrière qui s'incline pour une meilleure flexibilité aux places arrière.

Le système hybride IMA, commun aux modèles hybrides Insight et CR-Z, profite de la fiabilité éprouvée de cette importante technologie. Avec près de deux décennies de développement et dix années de commercialisation derrière lui, le système Honda IMA a prouvé sa flexibilité et sa fiabilité. Plus d'un demi-million de véhicules en circulation bénéficient de sa combinaison de faibles émissions et de basses consommations de carburant.

Le nouveau modèle est équipé du même groupe motopropulseur que l'Insight Hybrid, avec le même moteur thermique 1.3 litre i-VTEC et le même moteur électrique que sa grande sœur dédiée à l'hybridation. Dans la Jazz, le système est accouplé à une transmission automatique à variation continue CVT et les émissions de CO₂ se limitent à 104 g/km : c'est le taux de CO₂ le plus bas de tous les modèles automatiques du segment B. La consommation de carburant s'établit à tout juste 4,5 l/100 km (cycle mixte norme CE). En tant qu'hybride essence-électrique, la nouvelle version affiche des niveaux extrêmement faibles d'autres émissions à l'échappement, pas seulement sur les composants qui déterminent la fiscalité.

Esthétiquement, la Jazz Hybrid se distingue des autres modèles de la gamme Jazz par ses nouveaux projecteurs cerclés de bleu, ses feux arrière cristal, une nouvelle calandre en chrome bleuté, des pare-chocs redessinés et un insert de hayon chromé. Reprenant les couleurs de carrosserie existantes, la nouvelle Jazz Hybrid inaugure également une nouvelle teinte spécifique Citron Vert Métallisé.

A l'intérieur, l'habitacle est également revu, avec un tableau de bord de couleur unie plus sombre, qui contraste fortement avec l'éclairage bleu des compteurs et du système audio. La nouvelle Jazz Hybrid sera aussi proposée avec une sellerie cuir, une première sur un modèle Jazz en Europe.

Le combiné d'instrumentation intègre une nouvelle version de la fonction Eco Assist d'assistance du conducteur à la conduite écologique qui utilise l'éclairage ambiant du tachymètre pour guider le conducteur et lui montrer comment son style de conduite impacte sa consommation de carburant. La fonction Eco Assist aide le conducteur à réaliser le maximum d'économie en conduite de tous les jours, en lui fournissant un retour d'information en temps réel sur la manière dont les accélérations et les freinages intempestifs font grimper les notes de carburant et affectent l'environnement.

Une gamme d'accessoires d'origine soulignera encore davantage le caractère hybride de la voiture tout en respectant ses spécificités. Des éléments de décoration, comme des garnitures de seuils de porte, un choix de stickers extérieurs et intérieurs, des garnitures pour montants de portes, des jantes alliage, apporteront une touche personnelle selon les goûts du conducteur. Le système de navigation à disque dur intégré SSD, le kit mains-libres Bluetooth® et le système de divertissement pour les places arrière ont été conçus afin d'améliorer le confort technologique. Une gamme complète d'accessoires d'origine est proposée aux clients désireux de personnaliser plus avant le style et la fonctionnalité de leur voiture.

MOTEUR ET SYSTEME IMA

La Jazz Hybrid partage son moteur et son système hybride Honda IMA (*Integrated Motor Assist* : assistance électrique intégrée au moteur) avec l'Insight hybride, sur laquelle cette solution a prouvé sa grande fiabilité. Le système consiste en un moteur 1,3 litre à faibles frottements servant de principale source de puissance, un moteur électrique ultra-fin, une batterie légère et compacte, le tout couplé à une transmission automatique à variation continue (CVT).

La technologie IMA a fait son apparition en Europe avec le lancement en l'an 2000 de l'Insight de première génération, et a équipé ensuite la Civic IMA, la Civic Hybrid, l'Insight 2009 et le CR-Z commercialisés en Europe. Au fil des années, le système a évolué, gagnant en compacité, en poids et en coût de production. La Jazz Hybrid partage avec l'insight et le CR-Z la dernière version de moteur électrique et d'unité de contrôle moteur intelligente (IPU) visant à améliorer le rendement énergétique. Grâce à un gain de 24% en compacité par rapport au système de la génération précédente, la Jazz peut maintenir sans l'affaiblir l'un de ses plus fameux attributs : la praticité.

Le moteur lui-même est très largement dérivé du 1,3 litre qui équipe la Civic Hybrid et l'Insight. Ce bloc i-VTEC modifié a été amélioré grâce aux enseignements tirés de la Jazz lancée en 2008 et du travail effectué sur ce modèle pour abaisser la consommation. Le faible coefficient de frottement et le traitement de surface spécifique des pistons se combinent avec un catalyseur ultra-rapide pour optimiser ce bloc à haut rendement.

En phase de décélération, quand les pistons ne sont plus soumis à aucune charge, la combustion est stoppée dans les quatre cylindres et chaque cylindre est fermé hermétiquement. Cela élimine presque toutes les pertes par pompage et réduit la résistance afin de permettre au moteur/générateur électrique de fonctionner de manière plus efficace et d'augmenter la récupération d'énergie pour recharger la batterie. La fermeture hermétique des cylindres signifie que l'air emprisonné à l'intérieur fait office de ressort pour optimiser le rendement sans qu'il soit nécessaire de désaccoupler le moteur.

Cette technologie VCM (*Variable Cylinder Management* : gestion variable des cylindres) utilisée pour fermer les cylindres est également exploitée en cas de faible sollicitation du couple, par exemple à faible vitesse de croisière. Dans ce mode, la Jazz Hybrid fonctionne uniquement sur le moteur électrique : le moteur tourne alors "à vide", la voiture ne consomme pas la moindre goutte de carburant et ne produit plus aucune émission de CO₂. La Jazz Hybrid peut rouler sur le mode électrique un peu plus longtemps que l'Insight en raison de son poids inférieur et d'une liaison électrique plus directe entre la batterie et le moteur électrique. Le conducteur est informé du passage en mode électrique par l'ordinateur de bord, grâce à un graphisme lui indiquant si la voiture fonctionne en mode thermique, en mode électrique ou en mode combiné thermique-électrique.

Par ailleurs, tout a été fait pour réduire les frottements du moteur, à commencer par une conception à liaison bielle / vilebrequin désaxée, un rodage plateau des cylindres pour une surface plus lisse ainsi qu'un second segment de piston à faible coefficient de frottement.

A lui seul, le moteur thermique délivre 88 ch et 121 Nm de couple, mais l'élément essentiel du système hybride, c'est le renfort fourni par le moteur électrique qui contribue à maximiser les performances tout en maintenant les émissions et la consommation au plus bas niveau. Le moteur utilise des bobines à enroulements haute densité et des aimants ultra-performants pour délivrer 14 ch et 78 Nm. Comme pour l'Insight et le CR-Z, le moteur électrique est construit avec des bobinages plats, à section transversale ovale. Ces enroulements plats réduisent l'épaisseur du bobinage sans limiter l'intensité et c'est grâce à cela que le moteur électrique est suffisamment compact pour s'insérer dans un modèle existant comme la Jazz.

Eco Assist

Voici quelques années, l'équipe de développement de l'Insight s'est aperçue, en se penchant sur le comportement au volant des possesseurs de Jazz, qu'il existait des différences de consommation importantes d'un conducteur à l'autre. Par exemple, à la moyenne de 30 km/h, les écarts réels enregistrés pouvaient atteindre jusqu'à 21%. Avec ces données présentes à l'esprit, les ingénieurs ont affiné les réglages du système de gestion moteur en

s'efforçant de minimiser l'incidence des variations de styles de conduite sur la consommation de carburant.

Au fur et à mesure des tests et des modifications de gestion moteur, l'écart de performances s'est réduit et la différence sur l'ensemble des résultats n'excédait pas 12%.

Honda a fait profiter les modèles Insight, CR-Z et Jazz Hybrid de ces enseignements, avec pour résultat le bouton ECON. Lorsque cette commande est enclenchée, l'unité de gestion moteur adopte des réglages spécifiques pour améliorer la consommation de carburant. L'opération n'affecte en rien le niveau de sécurité global ni l'ergonomie générale du véhicule. Le mode ECON de la Jazz Hybrid a bénéficié d'améliorations par rapport au système initialement monté sur l'Insight. Ces modifications ont été récemment appliquées à l'Insight pour optimiser l'économie d'énergie en situation réelle.*

** : En pratique, la consommation et les émissions diminuent en mode ECON, mais les valeurs officielles n'en sont pas affectées selon les procédures d'essai du cycle de conduite européen (NEDC).*

Quand on appuie sur le bouton ECON, la Jazz Hybrid entre en mode "super économique", qui se traduit par les effets suivants :

- Limitation de la puissance moteur et réduction du couple de 4% (sauf si le conducteur enfonce l'accélérateur à fond).
- Lissage de la pression exercée sur la pédale d'accélérateur pour optimiser la position du papillon des gaz et le régime moteur. Sur toute la plage de régime, le système choisit l'angle idéal d'ouverture du papillon et le maintient dans cette position pour garantir le plus bas niveau de consommation. Cependant, pour contrer la propension des conducteurs à mal doser l'ouverture du papillon en appuyant trop fort sur l'accélérateur, le système « lisse » l'action impulsée à la pédale en maintenant l'ouverture du papillon des gaz en adéquation avec la vitesse et les conditions de conduite. Le conducteur peut à tout moment neutraliser le système, par exemple pour effectuer une manœuvre d'urgence.
- Modification de la loi de passages des rapports de boîte CVT dans le sens de l'économie de carburant.
- Augmentation de la récupération d'énergie au freinage.
- Fonctionnement plus fréquent de la climatisation en mode recirculation.
- Réduction plus fréquente de la puissance de la soufflerie pour limiter la consommation d'énergie du système.
- En mode « Idle Stop » (coupure du moteur véhicule à l'arrêt), la climatisation est arrêtée.

Le combiné d'instrumentation intègre une nouvelle version de la fonction Eco Assist qui utilise l'éclairage ambiant du tachymètre pour conseiller le conducteur et lui montrer comment son style de conduite impacte sa consommation de carburant. La fonction Eco Assist aide le conducteur à réaliser le maximum d'économie en conduite de tous les jours, en lui fournissant un feedback en temps réel sur la manière dont les accélérations et les freinages intempestifs font grimper les notes de carburant et affectent l'environnement. L'Eco Assist pérennise l'un des thèmes clés de l'hybride, à savoir l'utilisation à bon escient de l'énergie, en montrant comment il est possible de consommer moins en adoptant une conduite coulée et en évitant les accélérations et les décélérations intempestives.

Comme dans l'Insight, le tachymètre de la Jazz Hybrid est éclairé en bleu lorsque la voiture est à l'arrêt et passe au vert en conduite écologique. Entre les deux, la couleur bleu-vert indique que le conducteur dépasse légèrement la position idéale d'ouverture du papillon ou de freinage. Le bouton vert "ECON", qui active les réglages paramétrés pour la conduite la plus économique et la moins polluante possible, est intégré dans la partie inférieure du combiné.

INTERIEUR

Les "Sièges Magiques" de la Jazz conservés avec la technologie hybride

Un des éléments distinctifs des précédentes générations de Jazz et de l'actuelle, peut-être la clé de leur succès, ce sont ses "Sièges Magiques" unanimement encensés pour leur flexibilité et leurs vastes possibilités de configurations, privilégiant soit les passagers, soit le coffre. Il n'est donc pas étonnant que la Jazz Hybrid conserve cet aménagement, y compris avec le système hybride parallèle économiseur de carburant.

Les sièges arrière de la Jazz se rabattent complètement à plat, dégagant un plancher de coffre très bas, rendu possible uniquement en raison de l'implantation du réservoir de carburant au centre du châssis, comme sur la Civic destinée au marché européen. Les assises de sièges disparaissent dans l'espace habituellement dévolu au réservoir de carburant, désormais implanté sous les sièges avant, pour libérer de la place à l'arrière. Même avec les sièges avant reculés au maximum, la banquette arrière fractionnable 60/40 avec ses appuie-tête escamotables se replie et se rabat en un tournemain, d'un seul geste, grâce à un levier situé sur les côtés de sièges.

En "**Mode chargement**", la Jazz dispose d'un plancher parfaitement plat, d'une longueur maxi de 1 720 mm, suffisante pour absorber trois VTT 26 pouces en hauteur sans démontage de la roue avant. La surface utile du plan de charge équivaut à quatre valises Samsonite, deux moyennes et deux grandes, posées à plat, ou encore à 3 sacs de golf en long. En rabattant la section la plus large du dossier de la banquette, on peut facilement loger une planche de surf à plat, ou 2 VTT 26 pouces debout. La longueur utile est encore plus importante en "**Mode Long**", siège avant passager avancé au maximum avec dossier complètement incliné vers l'arrière à presque 180° : dans cette configuration, la longueur de chargement atteint 2,40 m.

Pour replacer les sièges en position passager, il suffit de soulever l'ensemble vers l'arrière ; les assises restent solidaires des dossiers et se libèrent tout simplement en tirant vers le haut le piètement de l'assise repliée.

Ce verrouillage des assises de sièges constitue encore une innovation supplémentaire qui rehausse le niveau pratique unique de la Jazz. En effet, en "**Mode Haut**", les assises des sièges peuvent rester relevées à la verticale, verrouillées contre les dossiers. En soulevant ainsi les assises de 90°, l'utilisateur crée une seconde zone de chargement entre les sièges avant et arrière. La hauteur sous pavillon permet alors d'arrimer différents types d'objets allant jusqu'à une hauteur de 1,28 m, tels que de grandes plantes, deux VTT roue avant démontée, un fauteuil roulant plié et une quantité d'autres choses. Comme les portes arrière s'ouvrent à 80 degrés, cette fonctionnalité est d'autant plus facile à utiliser.

Ce qui est nouveau sur la dernière génération de Jazz, modèle hybride compris, c'est la possibilité d'incliner les dossiers de sièges arrière. Pour l'utilisateur, cette prestation inédite augmente le niveau de flexibilité, améliore le confort et complète astucieusement les excellentes valeurs d'espace aux genoux et de hauteur sous pavillon pour les passagers arrière.

Design intérieur

L'un des changements les plus marquants, sur la voiture, ce sont les sièges cuir disponibles pour la première fois en option usine. Ce nouveau revêtement de siège transfigure l'habitacle de la Jazz et c'est là un raffinement non négligeable pour la clientèle qui descend en gamme après avoir possédé une plus grande berline premium.

Le tableau bord de la voiture est désormais d'une teinte plus foncée qui, sur la Honda Jazz Hybrid, contraste fortement avec l'éclairage bleu des cadrans, instruments et afficheurs. La couleur des éclairages est spécifique au modèle IMA, les versions essence faisant appel à un éclairage ambre en harmonie avec l'ensemble des éclairages de tableau de bord.

DESIGN EXTERIEUR

Le design général de la Jazz Hybrid identifie au premier coup d'œil la voiture comme étant une Honda Jazz, avec cependant quelques modifications pour la distinguer des versions essence et améliorer l'efficacité aérodynamique.

La calandre claire de la version hybride de la Jazz modifie l'écoulement d'air à l'avant du véhicule. Par ailleurs, l'entrée d'air sous la grille a été profilée pour optimiser l'efficacité aérodynamique, tout en maintenant un flux d'air suffisant. Ces mesures ont pour effet de réduire la traînée au niveau de la zone frontale essentielle de la voiture. Les grilles revues se conjuguent avec le nouveau dessin de boucliers avant et arrière. Ces boucliers ont été retravaillés pour réduire la traînée résultant de l'écoulement de l'air au-dessus de la carrosserie de la Jazz et éviter les turbulences engendrées par les décrochements arrière des flux laminaires.

Les modifications apportées à la carrosserie se complètent d'un entourage de phares bleu et de feux arrière cristal. La calandre, les projecteurs avant et les blocs optiques arrière bénéficient de la même finition bleu chromé qui lui confère un cachet à part. Les feux arrière sont mis en valeur par un insert de hayon chromé qui, avec le logo "Hybrid" apposé à l'arrière, identifie mieux encore la version aux plus faibles émissions de la Jazz.

La teinte de carrosserie Citron Vert Métallisé est proposée en exclusivité, en option, sur la Honda Jazz Hybrid. Une couleur qui tranche bien avec les finitions chromées du nouveau modèle.

CHASSIS

Le châssis de la Honda Jazz Hybrid est foncièrement identique à celui de la Jazz standard. Cependant, les barres antiroulis et les tarages d'amortisseurs ont été optimisés pour tenir compte des 70 kg supplémentaires de la voiture par rapport au modèle essence. Ces modifications se traduisent par un confort routier encore meilleur que sur la Jazz 2008, en particulier sur mauvais revêtement. Le ressenti de la direction autour du point zéro a été optimisé par une légère augmentation du frottement autour du point de ligne droite. Les progrès accomplis sur le châssis confèrent à la Jazz Hybrid un confort, un comportement et une stabilité supérieurs, qui viennent en complément de prestations déjà au meilleur niveau.

Pack sécurité complet

Comme tous les modèles Honda, la Jazz Hybrid a été soumise aux sévères crash-tests du constructeur, réalisés véhicule contre véhicule au centre R&D de Tochigi. Cette approche holistique de la sécurité, de même que l'engagement de longue date en faveur de la sécurité piéton, s'est vue récompensée par le classement 5 étoiles décerné à la Jazz aux crash-tests Euro NCAP.

La nouvelle Jazz est la dernière gamme à bénéficier de la technologie ultra-efficace qui enveloppe les passagers dans un cocon protecteur dans de nombreux cas de collisions en conditions réelles. Il peut en l'occurrence s'agir d'une collision frontale entre véhicules de gabarits, poids et architectures différents.

Ces crash-tests réalisés pour améliorer la sécurité anticollision en situation réelle font appel à un certain nombre de modèles de différentes tailles et masses. En recourant à toute une variété de modèles, Honda s'est assuré que la Jazz a été optimisée pour réduire la gravité des blessures infligées aux passagers des deux véhicules au moment de l'impact.

Une structure de caisse classique concentre en général l'énergie cinétique de l'impact sur deux canaux cheminant tout le long de la partie inférieure du châssis. La structure de carrosserie ACE™ (*Advanced Compatibility Engineering* : conception à compatibilité avancée) de la Honda Jazz comporte des longerons à section transversale polygonale à absorption d'énergie particulièrement efficaces, un cadre renforcé (cadre supérieur) qui absorbe la partie haute de l'énergie cinétique, et une poutre inférieure qui contribue à pallier à tout gauchissement du châssis des véhicules impliqués. Ces mesures empêchent la déformation de l'habitacle en répartissant l'énergie cinétique à travers différents canaux de dissipation pour l'éloigner de l'habitacle. En même temps, la structure réduit les risques de déport dans les plans vertical ou horizontal entre la Jazz et l'architecture de sécurité d'un autre véhicule.

L'énergie cinétique produite lors de l'impact est transférée à la structure de plancher, d'une robustesse à toute épreuve, formée par les traverses et les longerons qui protègent de tous côtés le réservoir de carburant implanté au centre. Cette structure dispense une rigidité exceptionnelle qui participe également à la capacité, en choc latéral, à préserver l'intégrité de l'habitacle.

Toutes les versions sont dotées en série de deux airbags frontaux, deux airbags latéraux ainsi que de deux airbags rideaux sur toute la longueur de l'habitacle pour protéger les passagers avant et arrière. Tous les sièges sont équipés de ceintures trois points avec, à l'avant, des prétensionneurs et limiteurs d'effort. Deux fixations ISOFIX prévues dans les sièges arrière gauche et droit avec des points d'ancrage de pavillon garantissent l'installation correcte, en toute sécurité, de sièges enfant. Le système VSA de contrôle électronique de la stabilité, proposé en série comme sur toutes les versions de la Honda Jazz, fait sensiblement progresser la sécurité du comportement dans les situations de manœuvres extrêmes ou de faible adhérence.

La Honda Jazz Hybrid est également équipée, comme la Jazz lancée en 2008, d'appuis-tête avant actifs qui réduisent le risque de coup du lapin (et par conséquent de blessures cervicales) en cas de choc arrière. Alors que l'occupant du siège se trouve plaqué contre le dossier, une pièce rigide dans le siège commande le basculement de l'appui-tête en avant afin de soutenir la tête du passager.

Sécurité piétons

La Honda Jazz Hybrid intègre également des équipements et solutions de protection piéton déjà mis en œuvre sur les modèles Honda récents. D'après les recherches, ces équipements augmentent dans de fortes proportions les chances de survie d'un piéton heurté par un véhicule en mouvement. Parmi ces dispositifs, figurent des pivots d'essuie-glaces conçus pour se rompre sous l'effet du choc, des ailes avant et des charnières de capot à absorption d'énergie, ainsi qu'un espace libre sous le capot donnant davantage de latitude de déformation.

INFORMATION SUR L'ENVIRONNEMENT

La Honda Jazz Hybrid est fabriquée, aux côtés des autres modèles hybrides, dans l'usine de Suzuka au Japon. Le site est entouré de plus de 100 000 arbres plantés par Honda, qui absorbent 800 tonnes de CO₂ par an. La toiture des bâtiments est équipée d'un réseau complet de panneaux solaires photovoltaïques conçus, développés et produits par la filiale dédiée de Honda, Honda Soltec, afin de réduire les besoins en électricité via le réseau ainsi que l'empreinte carbone.

L'usine a été conçue de façon à n'envoyer aucun déchet aux sites d'enfouissement, en procédant à un maximum de recyclage sur place. Parmi les autres technologies environnementales clés mises en œuvre, figure une unité de cogénération qui produit à la fois de la chaleur pour les installations de production et de l'électricité. La démarche assure une efficacité optimale en éliminant les pertes en ligne qui surviennent avec de l'électricité produite à grande distance du point de consommation.

Recyclage de la batterie

Le pack de batteries de la Honda Jazz Hybrid, conçu pour toute la durée de vie du véhicule, 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.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	1.3 i-VTEC+IMA HYBRID	1.3 i-VTEC+IMA HYBRID LUXURY	1.3 i-VTEC+IMA HYBRID EXCLUSIVE
Moteur			
Moteur	1.3 i-VTEC + MOTEUR ELECTRIQUE		
Puissance fiscale	4 cv		
Architecture	4 cylindres en ligne + moteur/générateur électrique		
Alimentation	Injection électronique multipoint PGM-FI		
Distribution	8 soupapes SOHC i-VTEC		
Cylindrée (cm3)	1 339		
Puissance maximum - Thermique (ch @ tr/min)	88 @ 5 800		
Puissance maximum - Electrique (ch @ tr/min)	14 @ 1 500		
Couple maximum - Thermique (Nm @ tr/min)	121 @ 4 500		
Couple maximum - Electrique (Nm @ tr/min)	78 @ 1 000		
Transmission			
Transmission	Transmission à variation continue CVT Palettes de changement de rapport au volant 7 rapports prédéfinis en mode manuel		
Suspensions			
Suspension avant	Mac Pherson		
Suspension arrière	Barre de torsion		
Freins			
Freins avant	Disques ventilés		
Freins arrière	Disques		
Idle Stop (Auto Stop)	●	●	●
ABS (antiblocage des roues)	●	●	●
EBD (répartiteur électronique de freinage)	●	●	●
HBA (aide au freinage d'urgence)	●	●	●
HSA (aide au démarrage en côte)	●	●	●
VSA (contrôle électronique de trajectoire)	●	●	●
Direction			
Direction	A crémaillère - Direction assistée électrique		
Nb de tours de butée à butée	3,29		
Diamètre de braquage (m)	10,22		
Dimensions (en mm)			
Longueur	3 900		
Largeur	1 695		
Largeur avec rétroviseurs extérieurs	2 029		
Hauteur	1 525		
Empattement	2 500		
Voies avant	1 492		
Voies arrière	1 475		
Garde au sol	147		
Poids (en kg)			
Poids à vide	1 162-1 209	1 187-1 234	1 187-1 234
Poids maximum autorisé	1 600		
Capacités (en l)			
Volume de coffre + compartiment secret	300+3		
A la vitre, sièges rabattus	831		
Au toit, sièges rabattus	1 320		
Réservoir	40		
Pneumatiques			
Dimensions	175/65R15 84T	175/65R15 84T	175/65R15 84T
Roue de secours	Kit IMS		
Performances			
0 à 100 km/h (s)	12,1	12,1	12,3
400 m départ arrêté (s)	18,6	18,6	18,7
Vitesse maximum sur circuit (en km/h)	175		
Consommations normes CEE (en l/100 km)			
Extra urbaine	4,4		
Urbaine	4,6		
Mixte	4,5		
Emissions de CO ₂ (en g/km)	104 (B)		

EQUIPEMENT

	1.3 i-VTEC+IMA HYBRID	1.3 i-VTEC+IMA HYBRID LUXURY	1.3 i-VTEC+IMA HYBRID EXCLUSIVE
Ligne			
Antibrouillards avant	-	●	●
Calandre translucide	●	●	●
Feux arrière cristal à LED cerclés de chrome bleuté	●	●	●
Jantes acier 15" avec enjoliveurs	●	-	-
Jantes alliage 15" avec écrous antivol	-	●	●
Pare-chocs ton carrosserie	●	●	●
Peinture métallisée	400 €	400 €	400 €
Phares cerclés de chrome bleuté	●	●	●
Poignées de portes ton carrosserie	●	●	●
Répétiteurs de clignotants dans les rétroviseurs	-	●	●
Rétroviseurs ton carrosserie	●	●	●
Toit en verre panoramique	-	●	●
Sécurité			
ABS (antiblocage des roues)	●	●	●
Airbag passager avant déconnectable, avec témoin	●	●	●
Airbags frontaux / latéraux / rideaux	●	●	●
Alarme	-	●	●
Antibrouillards arrière	●	●	●
Appuis-tête avant actifs	●	●	●
Appui-tête central arrière	●	●	●
Barres de renfort latérales	●	●	●
Ceintures avant et arrière à 3 points	●	●	●
Ceintures de sécurité avant à prétensionneurs	●	●	●
Ceintures de sécurité avant réglables en hauteur	●	●	●
EBD (répartiteur électronique de freinage)	●	●	●
HBA (aide au freinage d'urgence)	●	●	●
HSA (aide au démarrage en côte)	●	●	●
Système ISOFIX	●	●	●
Troisième feu stop	●	●	●
VSA (contrôle électronique de trajectoire)	●	●	●
Confort			
Accoudoir conducteur	-	●	●
Allumage automatique des phares	-	●	●
Banquette arrière inclinable	●	●	●
Clé rétractable	●	●	●
Climatisation automatique	●	●	●
Combiné d'instrumentation rétro-éclairé	●	●	●
Compte-tours	●	●	●
Détecteur de pluie	-	●	●
Direction assistée	●	●	●
Essuie-glace arrière	●	●	●
Essuie-glace avant à intermittence	●	●	●
Filtre à pollen	●	●	●
Horloge digitale	●	●	●
Indicateur de température extérieure	●	●	●
Ordinateur de bord	●	●	●
Palettes au volant (CVT)	●	●	●
Pare-soleil conducteur avec miroir de courtoisie	●	●	●
Pare-soleil passager avec miroir de courtoisie	●	●	●
Phares réglables en hauteur depuis l'habitacle	●	●	●
Pommeau de levier de vitesses en cuir	-	-	●
Régulateur de vitesse	-	●	●
Rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants	●	●	●
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	●	●
Sellerie cuir	-	-	●
Sellerie tissu	●	●	-
Sièges avant chauffants	-	-	●
Siège conducteur réglable en hauteur	●	●	●
Système audio CD MP3 avec haut-parleurs avant	●	●	●
Système audio CD MP3 avec haut-parleurs avant et arrière et commandes au volant	-	●	●
Téléphonie mains libres Bluetooth® commandée au volant	-	-	●
Tweeters	-	●	●
Vitres avant électriques	●	●	●
Vitres arrière électriques	●	●	●
Vitres arrière surteintées	●	●	●

Confort (Suite)			
Vitre conducteur électrique à impulsion (descente et montée)	●	●	●
Volant en cuir	-	●	●
Volant réglable (hauteur / profondeur)	●	●	●
Volume audio asservi à la vitesse	●	●	●
Fonctionnalité			
Boîte à gants réfrigérée	-	●	●
Eclairage de coffre	●	●	●
Indicateur sonore de phares allumés	●	●	●
Plage arrière	●	●	●
Poche aumônière siège conducteur	●	●	●
Poche aumônière siège passager	●	●	●
Prise 12V	●	●	●
Prise auxiliaire jack	●	●	●
Prise auxiliaire USB	-	●	●
Rétroéclairage des instruments de couleur bleue	●	●	●
"Sièges Magiques" à l'arrière	●	●	●
Spot de lecture	●	●	●
Système d'arrêt automatique du moteur (Idle Stop)	●	●	●
Système ECON avec interrupteur	●	●	●

● : En série - : Non disponible XXX € : tarif de l'option

TARIFS TTC CLIENT AU 24 JANVIER 2011

MODELE	FINITION	MOTORISATION / TRANSMISSION	CO ₂	PRIX TTC CLIENT HORS BONUS	PRIX TTC CLIENT BONUS DEDUIT
JAZZ 1.3 i-VTEC + IMA					
	Hybrid	88 + 14 ch / CVT	104 g/km	18 900,00 €	16 900,00 €
	Luxury	88 + 14 ch / CVT	104 g/km	19 700,00 €	17 700,00 €
	Exclusive	88 + 14 ch / CVT	104 g/km	21 000,00 €	19 000,00 €

Option Peinture métallisée / perlée : 400,00 € TTC

Le bonus écologique de 2 000 € est attribué aux clients particuliers résidant en France et aux personnes exerçant une profession libérale selon des critères définis par la Loi de Finances, pour plus de renseignements, merci de vous référer aux règles fiscales en vigueur.

ACCESSOIRES D'ORIGINE HONDA

Des accessoires d'origine souligneront encore davantage le caractère hybride de la voiture tout en respectant ses spécificités. Une gamme complète d'accessoires d'origine est proposée aux clients désireux de personnaliser plus avant le style et la fonctionnalité de leur voiture. La plupart de ces accessoires s'appliquent à la fois aux versions essence et hybride.

Décorations extérieures

Un Pack Citadin comportant des protections de pare-chocs avant / arrière et de porte latérales et des aides au stationnement protégera la voiture en usage urbain en apportant en plus une touche de confort et d'élégance. Le Pack Citadin + permet de disposer, en supplément des protections de carrosserie du Pack Citadin, de jantes 16" Cronos sur les Jazz Hybrid Luxury et Exclusive.

Des éléments finition chrome brillant (garniture de pare-chocs avant, grille de calandre, coques de rétroviseurs extérieurs, habillages de poignées de portes, décor de hayon, garnitures pour montants de portes, etc) sont réunis dans un Pack Chrome pour personnaliser et embellir le véhicule.

Décoration intérieure

Des garnitures inox, éclairées ou non, sont proposées pour protéger les seuils de portes.

Confort technologique

Des technologies comme la navigation Honda SSD à disque dur intégré, le kit mains-libres Bluetooth® et le système de divertissement pour les places arrière apportent des touches de confort et de convivialité en plus.

Praticité et flexibilité

Un sur-tapis épousant parfaitement la forme du plancher protège le tapis de coffre d'origine, tandis qu'un plateau sous plancher et des fixations de toit augmentent les capacités de transport de la voiture. Une console accoudoir central en harmonie de couleur avec l'habitacle procure une capacité de rangement et un confort supplémentaires.

Pour en savoir plus sur la gamme et ses disponibilités, visitez www.honda-access.com.

LA NOUVELLE HONDA JAZZ

Avec l'arrivée de la Honda Jazz Hybrid, les autres versions de la gamme Jazz ont bénéficié également de retouches de style et d'améliorations de détail qui renforcent son positionnement déjà bien établi sur le segment B.

Plus de 500 000 clients ont profité des atouts de l'innovante Honda Jazz à la croisée des segments et toutes les améliorations apportées à la gamme ne feront que renforcer cette expérience unique. L'accent a été mis sur le maintien des avantages uniques de la Honda Jazz que constituent la flexibilité, la praticité et la fiabilité et sur l'amélioration du niveau de consommation et d'émissions, du confort et du style.

DESIGN EXTERIEUR

Des modifications extérieures ont été apportées à la Honda Jazz, à la fois afin de rehausser la silhouette de la voiture et de réduire le coefficient de traînée pour abaisser la consommation. Les boucliers avant et arrière sont les principales zones de la carrosserie où esthétique et aérodynamisme se conjuguent pour influencer sur le nouveau style de la voiture. Ces éléments ont été conçus pour réduire la traînée résultant de l'écoulement de l'air au-dessus de la carrosserie de la Jazz et éviter les turbulences engendrées par les décrochements arrière des flux laminaires.

La calandre et les projecteurs avant ont également été légèrement modifiés pour rajeunir la face avant des versions 1.2 litre et 1.4 litre de la Jazz. Les feux arrière ont aussi été revus ; ils intègrent au niveau des lentilles un élément rouge plus large qui distingue davantage encore les modèles purement essence de la Jazz Hybrid. Pour compléter les retouches esthétiques, trois nouvelles teintes de carrosserie font leur apparition sur la gamme Honda Jazz 2011 : Bleu Electrique, Argent Acier et Argent Titane.

DESIGN INTERIEUR

Le changement le plus notable à bord de la nouvelle Honda Jazz, c'est l'adoption d'un revêtement de tableau de bord de couleur unie plus sombre, associé à un nouveau tissu de siège pour rehausser l'ambiance de l'habitacle. L'éclairage des cadrans est maintenant uniformisé en une seule couleur ambre qui tranche fortement sur le tableau de bord foncé. Aérateurs, instrumentation et afficheur de climatisation (selon équipement) reçoivent un entourage chromé. Pour la première fois sur la Jazz européenne, la sellerie cuir est disponible en option usine.

Sièges Magiques

Un des éléments distinctifs de la Honda Jazz actuelle, peut-être la clé de son succès, ce sont ses "Sièges Magiques" unanimement encensés pour leur flexibilité et leurs nombreuses possibilités de configurations, privilégiant soit les passagers, soit le coffre. Il n'est donc pas étonnant que la Jazz 2011 conserve cette disposition, qui se complète aujourd'hui d'une inclinaison des dossiers. Cette nouvelle fonctionnalité apporte à l'utilisateur un degré supérieur de flexibilité, améliore le confort et complète bien les excellentes valeurs de place aux genoux et de hauteur sous pavillon pour les passagers arrière.

Les sièges arrière de la Jazz se rabattent complètement à plat, dégagant un plancher de coffre très bas, rendu possible uniquement en raison de l'implantation du réservoir de carburant au centre du châssis, comme sur la Civic destinée au marché européen. Les assises de sièges disparaissent dans l'espace habituellement dévolu au réservoir de carburant, désormais implanté sous les sièges avant, pour libérer de la place à l'arrière. Il n'est pas nécessaire d'avancer les sièges avant pour libérer un espace suffisant permettant le rabattement des sièges arrière. Même avec les sièges avant reculés au maximum, la banquette arrière fractionnable 60/40 avec ses appuis-tête escamotables se replie et se rabat en un tournemain, d'un seul geste, grâce à un levier situé sur les côtés de sièges.

En "**Mode Chargement**", la Jazz dispose d'un plancher parfaitement plat, d'une longueur maxi de 1 720 mm, suffisante pour absorber trois VTT 26 pouces en hauteur sans démonter la roue avant. La surface utile du plan de charge équivaut à quatre valises Samsonite, deux moyennes et deux grandes, posées à plat ; ou à 3 sacs de golf en long. En rabattant la section la plus large du dossier de la banquette, on peut facilement loger une planche de surf à plat, ou 2 VTT 26 pouces debout. La longueur utile est encore plus importante en "**Mode Long**", siège avant passager avancé au maximum avec le dossier complètement incliné : dans cette configuration, la longueur de chargement atteint 2,40 m. Avec les sièges rabattus, le volume de coffre de la Jazz atteint 1 320 litres jusqu'au toit et sans compter le volume de l'espace inférieur de chargement.

Pour replacer les sièges en position passager, il suffit de soulever l'ensemble vers l'arrière ; les assises restent solidaires des dossiers et se libèrent tout simplement en tirant vers le haut le piètement de l'assise repliée.

Ce verrouillage des assises de sièges constitue une innovation supplémentaire rehaussant le niveau pratique unique de la Honda Jazz. Ainsi, en "**Mode Haut**", les assises des sièges peuvent rester relevées à la verticale, verrouillées contre les dossiers, créant une seconde zone de chargement entre les sièges avant et arrière pouvant accueillir différents types d'objets d'une hauteur maxi de 1,28 m, tels que de grandes plantes, deux VTT roue avant démontée, un fauteuil roulant plié et une quantité d'autres choses. Et, comme les portes arrière ont une ouverture plus large, cette fonctionnalité est facile à utiliser.

Coffre à double plancher

Le même degré d'innovation se retrouve dans le compartiment à bagages de la nouvelle Honda Jazz, qui offre toujours une capacité championne dans la catégorie, supérieure à celle de certains monospaces compacts du segment B.

Le plancher de coffre recèle un espace de rangement additionnel. Par ailleurs, sur toutes les versions 1,4 litre, l'espace libéré par la fourniture d'un kit de réparation d'urgence en remplacement de la roue de secours temporaire augmente la contenance de 64 litres, procurant une capacité de chargement exceptionnelle de 399 litres (VDA).

Le très pratique coffre à double plancher équipant les versions 1.4 litre de la Jazz (dotées d'un kit de réparation anticrevaision) ajoute une touche de convivialité et complète idéalement l'aménagement avec les "Sièges Magiques".

En "**Mode Normal**", l'espace sous plancher est masqué par un panneau à double articulation, capable de supporter 100 kg. Ce panneau peut se rabattre contre les sièges arrière en "**Mode Haut**" pour permettre le transport d'objets particulièrement hauts en mettant à profit la profondeur de rangement supplémentaire.

Sinon, au lieu de replier le panneau complet contre les dossiers de sièges arrière, la partie avant peut être relevée à l'horizontale et maintenue dans cette position grâce à des crochets disposés sur les côtés du coffre. Cette disposition permet de former une étagère de rangement à mi-hauteur et de scinder judicieusement le compartiment à bagages en deux avec une zone supérieure et une zone inférieure, d'où le nom de "**Mode supérieur/inférieur**". Le filet adjoint au panneau supérieur est idéal pour transporter des objets de forme irrégulière qui ne peuvent être posés à plat.

Le compartiment sous plancher de 230 mm de profondeur est idéal pour ranger affaires de sport, parapluies, imperméables, etc. Une fois la trappe refermée, les objets salis sont isolés du reste des bagages.

Le seuil de chargement situé 605 mm du sol facilite les manipulations de chargement et déchargement.

Enfin, un très pratique crochet pour sac de courses est placé sur le flanc gauche du compartiment à bagages.

CHASSIS REVU

La Honda Jazz adopte de nouveaux réglages de suspension qui optimisent le confort et la tenue de route. En complément des progrès réalisés en matière de confort, le modèle revu présente un léger durcissement de la direction qui améliore le ressenti au point milieu pour garantir une meilleure maniabilité.

TRANSMISSION

La boîte manuelle demeure inchangée, avec un étagement des cinq rapports favorisant idéalement l'économie de carburant et un faible niveau d'émissions.

INFORMATION SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour compléter le lancement de Jazz Hybrid, la Jazz à motorisation classique bénéficie de réductions de ses émissions de CO₂ et d'une baisse de consommation. La version 1,2 litre essence n'émet plus que 123 g/km de CO₂ et affiche une consommation de 5,3 l/100 km. Au niveau supérieur, sur la gamme 1,4 litre, les émissions débutent à 126 g/km, pour une consommation en cycle mixte de 5,5 l/100 km.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	1.2 i-VTEC S	1.2 i-VTEC ELEGANCE	1.4 i-VTEC ELEGANCE	1.4 i-VTEC EXECUTIVE	1.4 i-VTEC LUXURY
Moteur					
Puissance fiscale	5 cv		5 cv		
Architecture	4 cylindres en ligne				
Alimentation	Injection électronique multipoint PGM-FI				
Distribution	16 soupapes SOHC i-VTEC				
Cylindrée (cm3)	1 198		1 339		
Puissance maximum (ch @ tr/min)	90 @ 6 000		100 @ 6 000		
Couple maximum (Nm @ tr/min)	114 @ 4 900		127 @ 4 800		
Transmission					
Transmission	Manuelle à 5 rapports				
Suspensions					
Suspension avant	Mac Pherson				
Suspension arrière	Barre de torsion				
Freins					
Freins avant	Disques ventilés				
Freins arrière	Disques				
ABS (antiblocage des roues)	●				
EBD (répartiteur électronique de freinage)	●				
HBA (aide au freinage d'urgence)	●				
VSA (contrôle électronique de trajectoire)	●				
Direction					
Direction	A crémaillère - Direction assistée électrique				
Nb de tours de butée à butée	3,42		3,42	3,42	3,29
Diamètre de braquage (m)	9,48		9,48	9,48	9,88
Dimensions (en mm)					
Longueur	3 900				
Largeur (avec rétroviseurs extérieurs)	1 695 (2029)				
Hauteur	1 525				
Empattement	2 500				
Voies avant	1 492		1 492	1 492	1 476
Voies arrière	1 475		1 475	1 475	1 459
Garde au sol	147				
Poids (en kg)					
Poids à vide	1 047-1 070	1 047-1 070	1 061-1 122	1 061-1 122	1 086-1 147
Poids maximum autorisé	1 580	1 580	1 610	1 610	1 610
Remorque freinée	1 000				
Remorque non freinée	450				
Capacités (en l)					
Volume de coffre + compartiment secret	337+42	337+42	337+64	335+64	335+64
A la vitre, sièges rabattus	883				
Au toit, sièges rabattus	1 320				
Réservoir	42				
Pneumatiques					
Dimensions	175/65R15			185/55R16	
Roue de secours	Kit IMS				
Performances					
0 à 100 km/h (s)	12,6		11,4		
400 m départ arrêté (s)	18,5		18,0		
Vitesse maximum sur circuit (en km/h)	177		182		
Consommations normes CEE (en l/100 km)					
Extra urbaine	4,6		4,8		4,9
Urbaine	6,6		6,6		6,7
Mixte	5,3		5,5		5,6

Emissions de CO ₂ (en g/km)	123 (C)	126 (C)	129 (C)
--	---------	---------	---------

EQUIPEMENT

	1.2 i-VTEC S	1.2 i-VTEC ELEGANCE	1.4 i-VTEC ELEGANCE	1.4 i-VTEC EXECUTIVE	1.4 i-VTEC LUXURY
Ligne					
Antibrouillards avant	-	-	-	●	●
Calandre en nid d'abeille noire mate	●	●	●	●	●
Jantes acier 15" avec enjoliveurs	●	●	●	-	-
Jantes alliage 15" avec écrous antivol	-	-	-	●	-
Jantes alliage 16" avec écrous antivol	-	-	-	-	●
Pare-chocs ton carrosserie	●	●	●	●	●
Peinture métallisée	400 €	400 €	400 €	400 €	400 €
Poignées de portes ton carrosserie	-	●	●	●	●
Répétiteurs de clignotants dans les rétroviseurs	-	-	●	●	●
Rétroviseurs ton carrosserie	-	●	●	●	●
Toit en verre panoramique	-	-	-	-	●
Sécurité					
ABS (antiblocage des roues)	●	●	●	●	●
Airbag passager avant déconnectable, avec témoin	●	●	●	●	●
Airbags frontaux / latéraux / rideaux	●	●	●	●	●
Alarme	-	-	-	-	●
Antibrouillards arrière	●	●	●	●	●
Appuis-tête avant actifs	●	●	●	●	●
Appui-tête central arrière	●	●	●	●	●
Barres de renfort latérales	●	●	●	●	●
Ceintures avant et arrière à 3 points	●	●	●	●	●
Ceintures de sécurité avant à prétensionneurs	●	●	●	●	●
Ceintures de sécurité avant réglables en hauteur	●	●	●	●	●
EBD (répartiteur électronique de freinage)	●	●	●	●	●
HBA (aide au freinage d'urgence)	●	●	●	●	●
Système ISOFIX	●	●	●	●	●
Troisième feu stop	●	●	●	●	●
VSA (contrôle électronique de trajectoire)	●	●	●	●	●
Confort					
Allumage automatique des phares	-	-	-	-	●
Banquette arrière inclinable	●	●	●	●	●
Clé rétractable	●	●	●	●	●
Climatisation automatique	-	-	-	●	●
Climatisation manuelle	-	●	●	-	-
Coffre à deux étages	-	-	●	●	●
Combiné d'instrumentation rétro-éclairé	●	●	●	●	●
Compte-tours	●	●	●	●	●
Détecteur de pluie	-	-	-	-	●
Direction assistée	●	●	●	●	●
Essuie-glace arrière	●	●	●	●	●
Essuie-glace avant à intermittence	●	●	●	●	●
Filtre à pollen	●	●	●	●	●
Horloge digitale	●	●	●	●	●
Indicateur de température extérieure	●	●	●	●	●
Ordinateur de bord	●	●	●	●	●
Pare-soleil conducteur avec miroir de courtoisie	●	●	●	●	●
Pare-soleil passager avec miroir de courtoisie	-	●	-	●	●
Phares réglables en hauteur depuis l'habitacle	●	●	●	●	●
Régulateur de vitesse	-	-	-	-	●
Rétroviseurs extérieurs électriques	●	-	-	-	-

Rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants	-	●	●	●	●
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	-	-	●	●	●
Siège conducteur réglable en hauteur	●	●	●	●	●
Confort (Suite)					
Système audio CD MP3 avec haut-parleurs avant	●	●	●	●	●
Système audio CD MP3 avec haut-parleurs avant et arrière et commandes au volant	-	-	●	●	●
Tweeters	-	-	-	-	●
Vitres avant électriques	●	●	●	●	●
Vitre conducteur électrique à impulsion (descente et montée)	●	●	●	●	●
Vitres arrière électriques	-	-	●	●	●
Vitres arrière surteintées	-	-	-	-	●
Volant en cuir	-	-	-	-	●
Volant réglable (hauteur / profondeur)	●	●	●	●	●
Volume audio asservi à la vitesse	●	●	●	●	●
Fonctionnalité					
Boîte à gants réfrigérée	-	-	-	-	●
Eclairage de coffre	●	●	●	●	●
Etagère de coffre avec filet	-	-	-	●	●
Indicateur de passage optimal des rapports (SIL)	●	●	●	●	●
Plage arrière	-	●	●	●	●
Poche aumônière siège conducteur	-	-	-	●	●
Poche aumônière siège passager	●	●	●	●	●
Prise 12V	●	●	●	●	●
Prise auxiliaire jack	●	●	●	●	●
Prise auxiliaire USB	-	-	●	●	●
Rétroéclairage des instruments de couleur ambre	●	●	●	●	●
"Sièges Magiques" à l'arrière	●	●	●	●	●
Spot de lecture	●	●	●	●	●

● : En série - : Non disponible XXX € : Tarif de l'option

TARIFS TTC CLIENT AU 24 JANVIER 2011

MODELE	FINITION	MOTORISATION / TRANSMISSION	CO ₂	MTO	PRIX TTC CLIENT
--------	----------	-----------------------------	-----------------	-----	-----------------

JAZZ 1.2 i-VTEC

	S	90 ch / BVM5	123 g/km	GG173CEV-KG-05 GG273CE-KG GG573CEV-KG-05	14 300,00 €
	Elegance	90 ch / BVM5	123 g/km	GG174CEV-KG-05 GG274CEVZ-KG GG574CEV-KG-05	14 600,00 €

JAZZ 1.4 i-VTEC

	Elegance	100 ch / BVM5	126 g/km	GE673CE-KG-KB GG373CE-KG GG673CE-KG-KB	15 600,00 €
	Executive	100 ch / BVM5	126 g/km	GE674CEV-KG-GS GG375CEZZ-KG GG674CEV-KG-GS	16 400,00 €
	Luxury	100 ch / BVM5	129 g/km	GE676CJ-KG-GU GG376CJV-KG GG676CJ-KG-GU	17 200,00 €

Option Peinture métallisée / perlée : 400,00 € TTC