TCS Test de voiture

Honda Jazz 1.3i elegance

Un minispace à *l'esprit d'équipe*

La Honda Jazz la joue plus minispace que jamais. Chantre de la modularité, elle procure un maximum d'habitabilité dans un minimum d'espace. On souhaiterait juste davantage de punch au niveau de l'unique motorisation.

4 cylindres 1,3 l essence, 102 ch | 6,2 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie C
Autonomie: 645 km | Poids: 1175 kg (modèle testé) | 11,8 s de 0 à 100 km/h | 19 900 fr.

Novembre 2015

Honda Jazz 1.3i elegance

- ⊕ Excellent rapport prix-prestations
- ⊕ Modularité astucieuse
- ⊕ Habitabilité et volume utile
- ⊕ Equipement richement fourni
- ⊕ Direction et commande de boîte
- ⊕ Système d'info-divertissement à jour
- ⊕ Coûts d'entretien avantageux

- ⊖ Moteur manquant de répondant
- ⊖ Amortissement relativement ferme
- ⊖ Stylisme moyennement exaltant
- ⊖ Place médiane de la banquette
- ⊖ Prestations de garanties moyennes
- ⊖ Implantation basse de la commande de boîte

Et de trois La Honda Jazz reprend la balle au bond en perfectionnant judicieusement le concept minispace.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Honda Jazz 1.3i-VTEC Elegance: 5 portes, 5 places; 19 900 fr. (véhicule testé: 21 800 fr.)
Gamme: 1.3i Trend (16 800 fr.) à 1.3i Elegance (19 900 fr.)
Options: peinture métallisée (600 fr.), boîte automatique CVT (1700 fr.), sièges chauffants (400 fr.), système de navigation (900 fr.), 5 ans de garantie (450 fr.)
Garantie: 3 ans d'usine, 3 ans d'assistance (si services effectués); garantie antirouille: 12 ans (sous conditions)
Importateur: Honda Motor Europe, 1242 Satigny, www.honda.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 1,3 l essence, 102 ch; boîte manuelle 6 vitesses, traction avant. Poids: 1175 kg (véhicule testé), total admissible 1605 kg, charge tractable 1000 kg

TECHNIQUE

La Honda Jazz a eu la bonne idée de passer du statut de citadine à celui de minispace. Allongée de 9,5 cm, cette troisième édition reposant sur une nouvelle plate-forme conforte le judicieux virage amorcé par le modèle précédent. Il faut dire que peu de voitures proposent pareille habitabilité sur un gabarit aussi ténu (longueur de 4,01 m). Sans révolutionner l'astucieuse modularité intérieure, cette nouvelle déclinaison peaufine le concept tout en adoptant un système d'info-divertissement moderne ainsi qu'une palette d'assistances à la conduite qui pourront faire

Ambiance monospace Le grand pare-brise fournit une vue dégagée. L'agencement est de bon ton.

des envieux eu égard au prix relativement modeste (19 900 fr. pour l'exécution Elegance).

Modularité et connectivité

Sans être envoûtant, le design de la carrosserie monocorps se veut plus typé. On est davantage convaincu par l'agencement intérieur. Même si les plastiques durs dominent, l'association de divers matériaux produit son effet. L'œil est immédiatement attiré par l'écran tactile 7 pouces de série qui ne se limite pas à un joli graphisme mais se révèle aussi intuitif à l'usage. Voilà pour le côté innovation car, pour le reste, l'habitacle de la Jazz donne dans la continuité. Cela commence par la grande surface vitrée du pare-brise héritée des monospaces et les sièges généreusement dimensionnés et suffisamment enveloppants. Et ça se poursuit à l'arrière auquel on accède →

© TCS Conseils en mobilité, Emmen | Doctech: 5259.01.fr/HME | Date: 19.11.2015

Honda Jazz 1.3i elegance

TECHNIQUE

MARC-OLIVIER HERREN

ESSAYEUR

Ah, si la Jazz était mieux motorisée, on prendrait un réel plaisir à la malmener car la boîte est craquante. Surtout que la modularité fait référence. Le design un peu moins...

Une 5 places qui a du coffre, comme le prouve la large découpe du hayon.

par des portes s'ouvrant à angle droit. La vue plonge alors sur une banquette réservant une garde aux jambes à même de ridiculiser bien des voitures de catégorie supérieure. Seul bémol, on se demande pourquoi la place médiane traite aussi mal le troisième occupant. Rien à voir avec les sièges «magiques» permettant de libérer un vaste espace utile en relevant de manière simplissime les assises de la banquette. Quant au coffre de bonne capacité, il devient énorme lorsque la banquette est rabattue. Du déjà-vu si pratique.

Peu coupleux mais ludique

La compacité digne d'une citadine fait merveille en usage urbain. Tellement mieux qu'un SUV. Et malgré un empattement allongé, l'agilité reste de mise si bien qu'il est amusant de mener ce minispace sur les routes sinueuses. Ce d'autant que la direction fournit un bon ressenti et que la commande de boîte aux verrouillages fermes et précis se manie très facilement. Heureusement car le petit et unique moteur de la gamme Jazz doit composer avec un couple modeste niché à haut régime. Aucun problème en trafic d'agglomération mais ce 1,3 l de 102 ch doit être un peu matraqué dès que l'on requiert davantage de puissance. Un mode de conduite auquel les conducteurs contemporains ne sont plus très habitués. C'est tout le dilemme des moteurs atmosphériques face aux blocs suralimentés. Mais contrairement à ces derniers, la consommation réelle n'est ici guère éloignée de la donnée d'usine (5,1 l/100 km).

Cela étant, la Jazz ne fait pas mauvaise figure sur autoroute, où le niveau sonore demeure acceptable. Son comportement à la fois équilibré et enjoué se paie par contre au niveau de l'amortissement, teinté de fermeté notamment en usage urbain. Le conducteur se consolera avec le système de freinage d'urgence en ville qui fonctionne bien, hormis les quelques fausses alertes afférant à ces dispositifs. On apprécie aussi l'aide de l'alerte de franchissement de ligne et du système de reconnaissance des panneaux identifiant les vitesses et les interdictions de dépasser. Il faut dire que, malgré son prix modique, la Honda Jazz est bien pourvue. Et si l'exécution Elegance nous gratifie de l'écran tactile et d'une caméra de recul efficace, les deux autres versions sont bien achalandées. Reste à espérer que ce minispace, aujourd'hui arrivé à maturité, renoue avec la version hybride de son prédécesseur. .

Craquante La commande de boîte aux débattements courts, certes implantée un peu bas.

Bonne résolution La caméra de recul, de série sur la version Elegance, se révèle fort utile.

© TCS Conseils en mobilité, Emmen | Doctech: 5259.01.fr/HME | Date: 19.11.2015

Honda Jazz 1.3i elegance

La vidéo du test

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	11,8 s
Elasticité:	
60–100 km/h (4e rapport)	11,8 s
80–120 km/h (4e rapport)	13,2 s
Diamètre de braquage:	11,1 m
Freinage (100–0 km/h):	35,7 m
Insonorisation:	
60 km/h: 61 dB (A)	
120 km/h: 71 dB (A)	

COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.)[1]
15 000/12	0,7	176.–
30 000/24	0,8	245.–
60 000/48	1,8	418.-
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	14	3772.–

[1] matériel inclus

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois fixes	variables
15 000	49	415.–	203.–
30 000	33	415.–	405.–

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.
(OFS, agences Honda: 95 à 182 fr.)

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

(UE 80/1268)

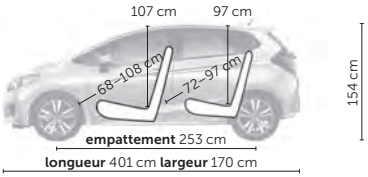
	urbain	interurbain	mixte
TCS	6,0	4,5	5,1
Usine	6,2	4,5	5,1

Emissions de CO_2:	120 g/km
Moyenne suisse de CO_2:	144 g/km
EtiquetteEnergie (A–G):	C

CONSOMMATION DU TEST

6,2 l/100 km autonomie 645 km
réservoir: 40 litres

CRÉDITS: emplacement: Stade de Suisse Wankdorf. Avec l'aimable participation des juniors U21 des Young Boys de Berne.



largeur intérieure: avant 144 cm, arrière 142 cm
coffre: 354–1314 litres
pneus: 185/55R16, min. 185/55R16

Tableau comparatif

Les Honda Jazz et Ford B-Max sont tous deux des minispaces. A noter la différence des valeurs de couple, le B-Max étant mû par un moteur turbo.

	Honda Jazz 1.3i – VTEC Elegance	Ford B-Max 1.0 SCTi Titanium SST
Prix (fr.)	19 900.–	22 250.–
Cylindrée (cm³)	1318	998
Puissance (kW/ch)	75/102	74/100
Couple max. (Nm/min)	123/5000	170/1400
Consommation (l/100 km)	5,1 C[2]	4,9[1] C[2]
Volume du coffre min./max. (l)	354/1314 (VDA)	318/1386 (ISO)
Frais kilométrique (Fr./km)[3]	0,49	0,54
Frais d'entretien[4]	3772.–	4961.–
Test Touring	11/2015	8/2013[5]

[1] données de l'importateur [2] rendement énergétique donné par l'importateur
[3] frais d'entretien par km (15 000 km/an) [4] sur 180 000 km (15 000 km/an) [5] 1.0 SCTi 125 ch

Sièges «magiques» Repliés en deux mouvements, ils libèrent un espace inédit.

Jolie soute Le coffre de 354 l n'a rien à craindre face à la concurrence.

CARROSSERIE

Le design sans surprise s'inscrit dans la lignée Jazz. L'habitabilité est généreuse, notamment aux places arrière. Très aboutie, la modularité se distingue par les assises relevables de la banquette qui dégagent un gros espace de rangement. Coffre volumineux et facile d'accès.

HABITACLE

La finition et la qualité des matériaux sont conformes aux standards de la catégorie. Intuitif, le système d'info-divertissement fourni de série reprend le principe des tablettes avec radio DAB+ et diverses apps. La climatisation se commande via un écran tactile séparé.

CONFORT

Les sièges bien proportionnés assurent un maintien dorsal approprié. L'amortissement est assez ferme et le niveau sonore monte d'un ton sur autoroute.

PRIX-PRESTATIONS

La version Elegance est richement dotée (accès sans clé, caméra de recul). Hormis le système de connectivité, le niveau initial Trend dispose déjà de tout le nécessaire (climatisation, sièges magiques, tempomat). Prix ciblé, coûts d'entretien avantageux, garanties un peu chiches.

COMPORTEMENT

Bien campée sur la chaussée, la Jazz a même excellé au test d'évitement. Dotée d'une direction informative, elle supporte des allures soutenues en courbe avant de se faire sous-vireuse.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Le petit 1,3 l atmosphérique requiert des régimes élevés pour délivrer toute sa puissance et son couple maximal logé à 5000 tr/min. Il n'est pas discret et les montées en régime sont un peu laborieuses. La boîte précise à étagement court convainc davantage.

CONSOMMATION

Si elle n'est pas spectaculaire vu les performances, la consommation est correcte. Et, fait plutôt rare, la donnée d'usine de 5,1 l/100 km est assez réaliste.

SÉCURITÉ

Dotation à jour (système anticollision, reconnaissance des panneaux, feux de route automatiques). Excellent freinage.

© TCS Conseils en mobilité, Emmen | Doctech: 5259.01.fr/HME | Date: 19.11.2015

Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	59	15
habitabilité (dimensions intérieures)	80	15
modularité et rangements	80	20
qualités pour le transport en général	90	10
visibilité circulaire	80	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	80	10
accessibilité du coffre et forme	80	20
Note	**78%**	**15%**

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	70	20
intérieur	70	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	70	20
utilisation	70	20
Note	**71%**	**10%**

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	60	10
bruits intérieurs	60	30
visibilité circulaire	80	10
suspension	60	10
sièges	70	10
équipement de confort de série et équipement effectif	70	10
équipement de confort en option et équipement effectif	90	20
Note	**70%**	**10%**

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	70	30
prestations de garantie	70	20
coûts des services	100	10
rapport puissance/poids	50	5
maintien de la valeur	90	20
performances	50	10
frais de consommation	70	5
Note	**74%**	**15%**

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	70	15
direction	80	15
plaisir de conduite	60	20
comportement routier	70	50
Note	**70%**	**10%**

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	50	20
puissance et accélération	50	10
régularité de fonctionnement	60	10
traction	70	15
boîte manuelle / boîte automatique	70	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	50	15
Note	**60%**	**10%**

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	80	10
consommation cycle TCS	40	35
consommation données d'usine	60	10
consommation effective	40	35
autonomie	50	10
Note	**47%**	**15%**

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	70	10
équipement de sécurité en option	70	30
système d'éclairage/feux	70	10
distance de freinage	80	50
Note	**75%**	**15%**

Note finale

Honda Jazz 1.3i elegance

Données techniques et mesures

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1318 ccm
puissance/tours-minute	75 kW / 6000 tr/min
puissance mesurée	**79.2 kW**
couple/tours-minute	123 Nm / 5000 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	avant
boîte à vitesses	m6
dimensions pneus de série	185/55 R16
dimensions pneus véhicule de test	**185/55 R16**

CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	5.1 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	**5.1 l/100 km**
mixte TCS-P	**5.5 l/100 km**
effective	**5.5 l/100 km**
émissions de CO_2 usine	120 g/km
autonomie au TCS-P	**727 km**
volume du réservoir	40 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	**11.4 /11.8 s**
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	**11.8 s**
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	**13.2 s**
freinage à 100 km/h	**35.7 m**
diamètre de braquage gauche/droite	**11.08 /11.1 m**
insonorisation à 120 km/h	**71 dBA**

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4 /1.7 /1.54 m
poids à vide usine	1185 kg
poids à vide mesuré	**1175 kg**
poids total	1605 kg
charge utile effective	**430 kg**
charge tractable freinée	1000 kg
capacité du coffre minimum	354 litres
capacité du coffre maximum	1314 litres

GARANTIE	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	12 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS

la vidéo du test