Martijn Verhoef
29 februari 2024

Handige rakker

Met de slogan 'The Power Of Dreams' probeert Honda al jaren consumenten richting een showroom van het Japanse merk te bewegen. In het geval van een Civic Type R of de NSX hebben we het dan ook echt over potentiÃ«le droomauto's. Van de Jazz zijn ongetwijfeld een stuk minder posters op jongenskamers te vinden en ook bij een passerende Honda van dat type zullen weinig mensen elkaar aanstoten of acuut nekklachten oplopen om nog net een glimp van de auto op te vangen. Het oubollige design van de vorige modellen en de hoge gemiddelde leeftijd van hun bezitters maken de auto wellicht niet zo spannend, toch is het een belangrijke pijler met stabiele verkoopcijfers en een uitblinker in allerlei tevredenheidsonderzoeken. Ook op onze verzoekenpagina klom het nieuwe type al snel naar de bovenste plaats. Hoog tijd dus om op pad te gaan met de nieuwe Jazz.

Beter op het netvlies

En toegegeven, de Jazz was nog nooit zo spannend vormgegeven als het nieuwe type. In het Sporty Blue Metallic blinkt de auto je zelfverzekerd tegemoet en ook het tweekleurige zestien inch schoeisel past de auto als gegoten.Â Het is duidelijk dat de ontwerpers met de nieuwe Jazz een spannendere auto neer hebben willen zetten en met het meer uitdagende lijnenspel is deze missie in ieder geval geslaagd.Â De lengte neemt ten opzichte van zijn voorganger met bijna tien centimeter toe, terwijl de rest van de afmetingen ongeveer gelijk bleven. Het geeft de auto een meer volwassen uitstraling en - zoals later blijkt - komt het de interieurruimte ten goede. Of het vernieuwde design een jonger publiek aanspreekt valt te betwijfelen aangezien de auto nog steeds vrij hoog oogt en ook is, maar met zijn frisse looks kan de Honda er in ieder geval weer tegenaan.

Hightech

Van binnen is de Jazz ook goed aangepakt. De tellers ogen nog vrij simpel, maar het nieuwe multimediascherm, dat we kennen uit de HR-V, maakt veel goed. Niet alleen ziet het er grafisch mooi uit, het scherm reageert ook erg snel. Bij de eerste kennismaking is het nog even zoeken naar de verschillende functies, maar al gauw bedien je alles met het grootste gemak. Zo is het mogelijk om internetradio af te spelen en zijn alle denkbare aansluitingen aanwezig. Enige nadeel is dat de afleesbaarheid zo nu en dan te wensen over laat. Het stuur is ook afkomstig uit de grotere Honda's en ligt prima in de hand. Daarbij is het stuurwiel goed te verstellen in zowel lengte als hoogte. De materialen zijn voor deze klasse echt zeer goed en het geheel voelt degelijk aan. Tijdens het rijden heb je geen last van rammeltjes of piepjes. Het laagje kunstleer dat zonder duidelijke reden alleen de rechterzijde van het dashboard bedekt had dan weer niet gehoeven, het staat een beetje kitscherig en voelt goedkoop aan.Â

Jazz's got the magic

Ook aan de voorstoelen moet gewerkt worden door Honda. De zitting is vlak en erg kort, waardoor je ook al bij gemiddelde lengte geen goede ondersteuning van de bovenbenen hebt. Achterin zit je dan weer prima, want de zachte stof zit erg comfortabel en hoewel de Jazz ondanks zijn groei nog steeds kleiner is dan zijn directe concurrenten, zoals de Kia Venga of Nissan Note, heb je voldoende beenruimte en hoofdruimte achterin. Met vier mensen de Jazz bemannen is dan ook geen enkel probleem. De bagageruimte nam ook licht toe en is qua inhoud gemiddeld te noemen. Maar als het gaat om praktische bruikbaarheid weet de Jazz echt te overtuigen. Wanneer de achterbank omgeklapt wordt, ontstaat er een vlakke laadvloer. Maar het is ook mogelijk om de zitting juist omhoog te klappen. Door deze 'Magic Seats' kun je de hoogte tot aan het plafond benutten en kan dat ladekastje van de IKEA toch gewoon mee. Slim bedacht, Honda!

Up to date

Qua motorisering is er weinig keuze. We rijden de enige leverbare motor, de 1.3 benzine. Wel heb je de keuze tussen een handbak met zes versnellingen of een CVT-automaat. Die laatste is in onze testauto te vinden en vraagt enige gewenning.Â Wanneer je bij het wegrijden het gas heel rustig aantikt gebeurt er vrij weinig, terwijl dieper intrappen een onbeschaafd loeiende motor als gevolg heeft. Het is dus echt spelen geblazen om goed mee te komen met het verkeer, zonder een al te aanwezige motor in het vooronder. Wanneer dat fingerspitzengefÃ¼hl uiteindelijk aanwezig is, blijkt de Jazz uit te blinken in fijne rijeigenschappen.

De 102 pk sterke motor is ruim voldoende om de auto vlot genoeg aan te doen voelen en door de CVT gaat het optrekken zonder horten of stoten. Zet je de automaat in de Sport-stand, dan kun je met de flippers achter het stuur handmatig door de ingebouwde verzetten heen. Dat zijn er zeven, waardoor je op de snelweg niet teveel toeren maakt. Het onderstel is ook aangepakt en wat opvalt is dat kleine oneffenheden wel heel duidelijk worden doorgegeven, wat doet lijken alsof de Jazz vrij hard gedempt

is. Maar op de snelweg worden grotere oneffenheden juist keurig geabsorbeerd en voelt de auto heel solide aan. Ook in bochten presteert de kleine Japanner prima, iets wat je wellicht niet meteen bij de auto zou verwachten. Het sturen gaat best direct en overhellen doet de auto, ondanks het hogere zwaartepunt, niet hinderlijk.

De automaat is slechts enkele honderden euro's duurder dan de handbak dankzij een lagere uitstoot en het overwegen meer dan waard. De CVT past bij het karakter van de auto en na enige gewenning presteert de Jazz erg soepel. Het testverbruik van 5,6 liter is meer dan keurig en bij dagelijks gebruik (voor fotomomenten wordt veel en vaak weer opgetrokken en afgeremd) zal dat verbruik gemakkelijk richting de 1 op 20 gaan, wat ook de fabrieksopgave van Honda is.

Zonnig

De Elegance is de meest complete uitvoering van de Honda Jazz en biedt luxe als een achteruitrijcamera en keyless entry. Bovendien zorgt een batterij aan camera's achter de binnenspiegel ervoor dat je niet onbedoeld de rijbaan verlaat en tot 30 km/h kan een

botsing worden voorkomen door een noodremingreep. Ook is in dit uitrustingspakket een grootlichtassistent aanwezig. Dit is dan ook de meest complete uitvoering, alleen voor navigatie, metallic en stoelverwarming dient te worden bijbetaald. Als handbak kost de Elegance 21.450 euro, de CVT doet 21.950 euro. Met de genoemde opties komt de testauto uit op 23.610 euro, waarmee Honda gezien de opties in de pas loopt met de concurrentie.Â

Op het gebied van design en veiligheidsuitrusting kan de Jazz er voorlopig weer tegenaan. Hoewel de auto kleiner is dan zijn directe concurrenten staat de auto zijn mannetje als het om binnenruimte gaat. Dat de Jazz een handig karretje is, bewijst hij door de vele opbergvakjes en de 'Magic Seats'.Â Het design is een stuk spannender geworden, waardoor de auto veel prettiger op het netvlies ligt. Gezien deze verbeteringen, de goede naam van Honda en de vaste schare fans ziet het er goed uit voor de Jazz.

Plus

+ Praktisch inzetbaar
+ Veiligheidsuitrusting beste in zijn klasse
+ Prima rijeigenschappen

Min

- Zitting voorstoelen kort en vlak
- Stoterig op korte oneffenheden
- CVT vraagt gewenning