

Harold Rolloos
21 februari 2009

Aangename verrassing

In de discotheek of kroeg ga je hoe je het wendt of keert in eerste instantie voor het uiterlijk. Vaak valt het dan tegen en krijg je achteraf spijt. 'Was ik toch maar voor die minder leuk uitziende jongen of dat meisje gegaan', denk je bij jezelf. Want in veel van die gevallen staat het innerlijk je juist veel meer aan. Dat geldt eigenlijk ook voor de Honda Jazz. De Japanner is nou eenmaal niet de meest gelikte en stijlvolle auto op de weg, maar kent wel louter tevreden gebruikers. Honda heeft nu de nieuwe Jazz op de markt gezet, tijd voor ons om te oordelen hoe het nu met de kleinste uit de Japanse stal is gesteld.

Anoniem

Sinds zijn introductie gaat de Honda Jazz als anoniem door het leven. Op de weg kom je 'm wel regelmatig tegen, maar hij valt niet op. Hij wordt bestempeld als 'bejaardenbak' of 65plusbusje'. Het zijn vooral veel oudere automobilisten die je achter het stuur ziet zitten. Dat is niet goed voor het imago van deze Honda en vooral onterecht. Want de mensen die er wel één bezitten, zijn er zeer tevreden over. De Japanners namen hun kleinste onder handen en fristen hem op. Bovendien groeide hij zowel in de lengte (55 millimeter) als in de breedte (22 millimeter).

Hoewel het nog steeds geen spectaculaire verschijning is, ziet de Jazz er wel wat hipper uit en probeert het Japanse merk jongere kopers voor zich te winnen. Toch blijft het lastig om een compacte MPV er gelikt uit te laten zien, al heeft Honda wel een dappere poging gewaagd. Zo zijn de koplampen strakker en loopt er een meer

Honda Jazz 1.4i Elegance

vloeiende lijn vanaf de voorkant naar de A-stijl. De buitenspiegels van het nieuwe model beschikken over richtingaanwijzers.

De Elegance die wij rijden krijgt standaard 15 inch lichtmetalen velgen mee. Hij staat in de prijslijst voor 20.800 euro. Dat is behoorlijk aan de prijs voor een auto in deze klasse. De goedkoopste Jazz mag de showroom trouwens verlaten voor iets meer dan 14.000 euro. Vanaf de zijkant is goed te zien hoe ver de koplampen naar achteren doorlopen. Over de achterlichten valt qua smaak te twisten. De Ã©Ã©n zal het verafschuwen, de ander vindt het juist weer sportief. Feit is wel dat ze een stuk moderner zijn dan die van de vorige Jazz. Het is opnieuw geen opvallende verschijning, maar in het wit - zoals ons testexemplaar - is het een keurige auto waar je je niet voor hoeft te schamen.



© Rijtesten.nl

Handige Honda

Wie voor een Jazz gaat, kiest vooral voor de binnenkant. Daar schuilt namelijk de kracht van de kleinste telg. De instap naar de voorstoelen is prima, doordat de portieren ruim open slaan. Eenmaal op de bestuurdersplek plaatsgenomen valt op dat het geheel er heel degelijk uitziet. Geen bijzondere fratsen of snufjes, gewoon strak. Het materiaalgebruik is goed, alle bedieningsknoppen voelen betrouwbaar aan. De cockpit ziet er simpel, maar overzichtelijk uit. De klokken zijn goed afleesbaar en in het midden zit de boordcomputer, die onder meer het actuele- en gemiddelde verbruik en de range toont.

In het midden van het dashboard springt de geïntegreerde radio/cd-speler direct in het oog. De knoppen zijn lekker groot en het audiosysteem is simpel te bedienen, al kan dat natuurlijk ook op het stuurwiel. De klank is lang niet slecht, al wordt het boven volumestandje dertig niet meer zuiver. Verder laat de klimaatbeheersing zich makkelijk bedienen. Deze zaken behoren onder meer tot de standaarduitrusting van de Elegance.

Opbergruimte is er meer dan voldoende in de Jazz. Aan de passagierskant zitten twee dashboardkastjes. Verder kun je in de portiervakjes nog het nodige kwijt. De voorstoelen bieden voldoende zijdelingse steun. De zittingen zijn wel aan de korte kant. Vooral de langere mensen onder ons zullen dat merken. De hoofdruimte daarentegen is wel riant, dat is te danken aan de hoge daklijn van de Honda.

Ook achterin is voldoende hoofd- en beenruimte aanwezig en kunnen twee volwassenen goed zitten, dankzij de langere wielbasis van deze Japanner. Een van de slimme snufjes in deze auto is de achterbank. Die is niet alleen in een mum van tijd gelijkvloers neerklapbaar, waardoor er een gigantische laadruimte ontstaat; hij is namelijk ook opklapbaar. In combinatie met de wijd openslaande deuren - die trouwens wat blikkeriger aanvoelen dan de voorportieren - kun je optimaal gebruik maken van de hoogte en er met gemak een grote doos of zelfs een mountainbike in vervoeren.

Een ander punt dat Honda goed heeft gezien zijn de veiligheidsgordels achterin. Die

Honda Jazz 1.4i Elegance

zijn zo geplaatst dat ze je met het op- of neerklappen van de achterbank niet in de weg zitten en je er geen last van hebt. Met de achterbank omhoog kan er vierhonderd liter mee. Want onder de reguliere ruimte zit nog een verdieping waar je het nodige kwijt kunt. Wanneer je het totale oppervlak benut stijgt het aantal liters naar 883. Geen verkeerde getallen voor een auto in het zogenaamde B-segment.



Onzichtbare pluspunten

Onder de kap van onze Jazz ligt de 1.4 benzinemotor die honderd pk levert. Naast deze motorisering is er ook een 1.2 benzinekrachtbron leverbaar. In beide gevallen is de iVTEC-techniek van toepassing. Simpel uitgelegd staat dit voor goede prestaties in combinatie met een gunstig verbruik. Beide motoren hebben namelijk een B-label. De 1.4 is lekker stil en beschikt over voldoende trekkracht als je de motor op toeren houdt. Zo ligt de topsnelheid op een respectabele 182 kilometer per uur en sprint de Japanner

in iets meer dan elf seconden naar de honderd.

Wanneer je het advies van de aanwezige schakelindicator opvolgt, rijd je weliswaar zuinig, maar mist de krachtbron vermogen. Bij 1.500 toeren per minuut gaat het lampje branden om door te schakelen naar de volgende versnelling, bij vijftig kilometer per uur moet je volgens de indicator al naar z'n vijf... Het heeft wel degelijk effect op het brandstofverbruik. Volgens de fabrikant ligt het gecombineerde verbruik op 5.3 liter op honderd kilometer, wij kwamen na een week uit op een gemiddelde van 5.8 liter.

We hadden het net al even over het schakelen. Dat kunstje snapt Honda erg goed. De bak in de Jazz schakelt zeer prettig en met veel gevoel. Ook over de andere rijcapaciteiten zijn wij erg te spreken. Het sturen in de Japanner gaat communicatief. Niet te licht en niet te zwaar, maar gewoon soepel en precies zoals wij het graag in andere auto's zouden zien. Vooral in de stad is dat samen met zijn korte draaicirkel een prettige bijkomstigheid. Het onderstel is stevig geveerd en tegelijkertijd comfortabel. Door het hoge model is de Jazz wel windgevoelig. Vooral bij het rijden over bruggen waar de wind om de hoek komt kijken merk je dat wel. Het wind- en bandengeruis blijft overigens wel beperkt.

Met de veiligheid zit het in de Jazz wel snor. Zo zijn er actieve hoofdsteunen aanwezig, die automatisch naar voren bewegen wanneer er een aanrijding van achteren plaatsvindt. Door Vehicle Stability Assist (VSA) worden gevaarlijke uitwijkmanoeuvres gecorrigeerd door het motorvermogen te reduceren en de wielen voldoende af te laten remmen, zodat de auto onder controle blijft. Daarnaast is de Honda voorzien van ABS, Brake Assist en acht airbags.



Gewoon goed

De Honda Jazz heeft ons tijdens de testperiode aangenaam verrast en verdient meer dan het imago hoe hij nu bekend staat. In veel gevallen kijk je eerst naar het uiterlijk, voor je je op de binnenkant concentreert. En juist daar scoort de Japanner veel punten. De afwerking in de Jazz is goed en degelijk. Vooral op het praktische punt onderscheidt Honda's kleinste zich. De opklapbare achterbank is ideaal en het neerklappen ervan gaat al net zo makkelijk. Het rijden is een ander punt dat goed is bevallen. Aan al dat goede kleef helaas wel een pittig prijskaartje. Zeker wanneer je 'm aan gaat kleden zit je snel boven de twintig mille. De kwaliteitsbeleving is echter hoog en er staat gewoon een goede auto voor de deur.

Plus

- + Interieurruimte
- + Gunstig verbruik
- + Schakelt fijn

Min

- Imago
- Windgevoelig
- Aan de prijs