



Fit

S tem imenom, ki ga Jazz nosi na nekaterih neevropskih trgih, bi se zlahka vozil tudi v Sloveniji, saj se dobro vključi v življenje manjše družine. Novi Jazz je v dobri formi, tako tehnično kot uporabniško.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

► Pri družini, ki bi ji namenili novega Jazza (skladno s Hondino željo, da osvoji več mlajših kupcev), če ta ni seveda strašno zaljubljena v najmanjšo Hondo, bi se utegnilo zatakni že na začetku, saj ima Jazz zaradi svoje (ponovno kot pri Avtomagazinovem velikem testu prejšnje generacije leta 2002) visoke cene kar nekaj cenovno ugodnejših tekmecev. Pravzaprav je testni Jazz cenovno parkiran že med uglednejšo pločevino spodnjega srednjega razreda. Pri Hondi teh vrstic seveda niso

veseli, a sami prav dobro vedo, da je njihov Jazz dovolj fit na vseh drugih področjih, predvsem je dobro opremljena že osnovna različica. Čeprav je novinec v primerjavi s prejšnjo generacijo zrasel v dolžino za 5,5 centimetra, za pet so mu podaljšali medosje in ga podebelili v širino za dva ter je oblikovno popolnoma nov, tehnično pa drugačen v kar 90 odstotkih, ostaja zvest konceptu druge generacije. Kot bi Japonci poznali pregovor, da se zmagovalnega konja ne menja. Na

zunanjosti podobi je kup posodobitev. Kratek, dokaj navpičen motorni pokrov, pod katerim pravzaprav ni odvečnega prostora, se s svojo V-obliko zliva v masko, ki si jo povzeli po Civicu Typu-R. Luči so nove tudi na zadku (LED!), ki s strmimi vrati prtljavnika ostaja zvest smernicam predhodnika. Pogled z boka razkrije okenci v A-stebričkih, zaradi katerih je novi Jazz spredaj preglednejši, čeprav si ne domisljajte, da boste med vožnjo gledali rob pokrova motorja. Parkirnih tipal, ki jih

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Jazz ostaja avto, ki me pušča hladnega. Res je, prostora v notranjosti je veliko, še posebej zadaj, a kaj ko je zaradi tega vzdolžni pomik prednjih sedežev tako kratek, da se komaj spravim za volan. In res je, Jazz je že serijsko opremljen z ESP, a ga ne moremo označiti za cenovno ugodnega. Enako (ali boljše) varnostno (in preostalo) opremo ponuja tudi cenejša konkurenca. Kakega tisočaka do dva bi moral biti Jazz cenejši pa bi bil v vrhu razreda. Tako pa spada v povprečno sivino. «



Vinko Kernc

» Tole Hondo je treba razumeti, da jo spoštuješ in da ti postane všeč kot celoten avtomobil, ne da te pritegne le njena zunanost. Trik je v tem, da so inženirji našli v prostorni Jazzu veliko prostora, ki so ga tudi dobro izkoristili. Smola Jazzu pa je, da je prav Hondin, ki je v tem trenutku za krizo precej občutljiv japonec, kar pomeni tudi manj privlačno ceno. Ostaja pa nekaj ekskluzivnosti te male Honde, saj – če ne drugega – jih bo na naših cestah precej manj od glavnine njenih tekmecev. «

je imel testni Jazz, ne potrebujete nujno, saj je karoserija dovolj pregledna, da težav s parkiranjem ni. Če za zunanost Jazzu tretje generacije zapišemo, da je nova, potem za notranjost velja označba popolnoma nova. Prejšnja in zdajšnja notranjost sta kot dan in noč. Opaziti je sorodstvo s kabino Civica, le da je armaturna plošča Jazzu manj futuristična, čeprav dovolj razgibana in ... še vedno plastična. Razen recesijsko odmerjenih mehkejših oblog na vratih, oblečenega volana

ter prestavne in ročice ročne zavore in dovolj udobnih in spodobno bočno oprijemljivih sedežev (spredaj) gre za nadvlado trdih umetnih materialov, ki imajo vsaj to lastnost, da so različno obarvani. Kljub preizkušanju Jazzu v nizkih temperaturah smo bili presečeni nad odsotnostjo čričkov. Zimsko spanje ali so šli v toplejše kraje? Za volanskim obročem, založenem z gumbi, ki spet spomni na Civica in je nastavljen tako po višini kot globini, se bo potnik povprečne rasti dobro počutil. Posrednost krmilnega mehanizma je ravno pravšnja, da se z majhnim, manj kot desetmetrskim obračalnim krogom (Jazza) zlije v radostno manevriranje, ob tem pa občutek o položaju koles ne splahni. Sedi se nižje kot v enoprostorcih, višini, ki je enaka kot pri predhodniku, pa nekaj milimetrov ukrade veliko panoramsko steklo, ki ima na srečo ljubiteljev zasebnosti tudi električno pomično zaveso. Z ergonomijo ni omembe vrednih težav. Čeprav so gumbi gosto posejani na volanskem obroču, so dosegljivi in postavljeni logično, neosvetljeni so le tisti za poklop in nastavljanje vzvratnih ogledalc. (ob volanu) Potovalni računalnik prikaže vse

“Z dolžino 3,9 metra
spada Jazz med
krajše predstavnike
B-razreda.”

potrebne informacije, vključno z zunanjo temperaturo in s kilometrino, ki sta vedno na naslovnici informativnega prikazovalnika. Pikolovce bosta morda zmotila le enosmerno delovanje potovalnega računalnika in občasno slabo viden zaslonček z res velikimi tipkami obdarjenega radia, ki dobro igra in pozna RDS, MP3, WMA, z zunanji napravami pa se povezuje prek (nič kaj ugledno štrlečega) USB- in AUX-vmesnika. Nekaj rež dobro delujoče klimatske naprave, ki je od opreme Executive naprej (torej druge po vrsti) samodejna, se sicer ne da zapreti, a to ni moteče. Bolj žuli, da niti eno odlagalno mesto ni podloženo. Predmete lahko odložite v enega izmed predalov pred sovoznikom (zgornji je hlajen, spodnji nima ne lučke ne ključavnice), pod voznikov volanski obroč (ta prostorček debeline treh prstov kar kliče po nevarnosti, da iz njega kaj spolzi pod stopalke), v naslonjalo za komolec, v vrata (vsa štiri!), v odlagalni jarek pred prestavno ročico (tam pregrada poskrbi za dve odlagalni mesti za pijačo), ob ročico ročne zavore (jamice so primerne le za nerabljene žvečilne gumije) ali v jarka na skrajnih koncih armaturne plošče (pri vozniku in sovozniku), ki sta prvotno namenjena pijači (a ne vsaki, Jazz najraje sprejema polilitrske vsebine),

toda povsod se bodo zaradi gladke površine vozili sem in tja. Še najbolje je stvari odložiti v žepka na hrbtiščih prednjih sedežev ali v verjetno najskrivnejši predal v velikoserijskih avtomobilih – v spodnjo stran levega dela zadnje klopi. Za prvi dostop do tega predala, ki je velik toliko, da pogoltne navodila za uporabo (hehe, najprej poiščite knjigo pa potem predal), je treba izkoristiti edinstven Jazzov sistem zlaganja zadnje klopi (60/40) po vzoru kino sedežev: s sedalom navzgor. Takšno zlaganje kar kliče po vožnji taščinih buhtečih rož, saj se vrata odprejo skoraj do kota 90 stopinj. Vso drugo prtljago boste lahko spravili v skoraj 400-litrski (kdo bi si mislil, da Jazz z litri dosega predstavnike Golfovega razreda?) Jazzov prtljažnik, ki ga v

različicah brez rezervne gume (polnilo) krasi 64-litrski klet dvojnega dna. Po neumornih nakupih srce Jazzovega lastnika (lastnice) zaigra še ob razdelitveni pregradi z mrežico, ki omogoča pregrajevanje prtljažnika na več načinov. Tega je seveda z lahkoto povečati – pri Hondi pravijo tem zadnjim sedežem, ki po preklopu vzvoda v eni potezi kar padejo v ravno dno, magični sedeži. Bi od takšne zadnje klopi pričakovali nastavitev naklona naslonjala in vzdolžni pomik? Hmm. Naj vam zaupamo, da lahko podrete tudi naslonjalo sovoznikovega sedeža (neravna površina!) in tako omogočite prevoz do 2,4 metra dolgih predmetov. Tako lahkotno, kot je zlaganje sedežev, je tudi upravljanje Jazzu, ki so mu zaradi boljše stabilnosti spredaj povečali





Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:
Parkirna tipala spredaj in zadaj

863

“Jazz je pri vozni dinamiki povprečen.”

medkolesno razdaljo za 35 milimetrov in za 30 milimetrov še zadaj. Razveseljivo je, da so vsi Jazzi serijsko opremljeni s stabilizacijskim sistemom VSA, štirimi varnostnimi blazinami in varnostnimi zavesami. Jazz se prodaja z 1,2-litrskim ali 1,4-litrskim bencinskim motorjem. Oba sta izboljšanja, šibkejši streže 90, močnejši 99 'konjev', ki jih doseže pri 6.000/min, kar že na papirju obljublja priganjanja. Naj vas potolažimo, močnejši agregat s tehnologijo sprejemljivega krmljenja ventilov se zelo rad zavrti do rdečega polja, če mu le menjalnik to dovoli. Na mestnih ulicah se agregat v igri z zelo voljno prestavno ročico predstavi kot poskočen in v prostem teku izredno tih, na avtocestah pa se rodi želja po šestem zobniku, saj se motor v najvišji peti prestavi pri avtocestnih 130 km/h 'oglaša' že s 4.000/min. Če boste poslušali svetovalca, ki z zelenimi puščicami nakazuje, kdaj je s stališča porabe goriva pametno prestaviti, boste ob umirjeni vožnji večinoma križarili s 1.500 vrtljaji, če pa ga boste ignorirali, boste ugot-



vili, da je najbolje izrabljati sredinske vrtljaje, čeprav je Jazz najposkočnejši od približno 5.000/min. Da je ta Honda med najmanj športnimi, potrjuje preostala tehnika, ki drži vsa štiri kolesa, vključno z zasnovo podvozja. Blazilniki opozarjajo na vsako menjavo podlage, kaj šele na luknje in grbine. Morda se vam zdi, da berete o športnem 'minivanu', a nagibanje karoserije govori o drugačnih namenih. Jazz je pač narejen za kar najbolj smiseln prevoz od točke A do B. Naj spomnimo, Honda jo je popihala iz F1. ◀◀

Tabela konkurence

MODEL	Honda Jazz	Renault Grand Modus	Nissan	Daihatsu
	1.4 i-VTEC Comfort	1.2 TCE 100 Elan	Note 1.6 16v Visia Plus	Materia 1.5
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.339	1.149	1.598	1.495
največja moč (kW/KM pri 1/min)	73/99 pri 6.000	74/100 pri 5.500	81/110 pri 6.000	76/103 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	127 pri 4.800	145 pri 3.000	153 pri 4.400	132 pri 4.400
dolžina × širina × višina (mm)	3.900 × 1.695 × 1.525	3.874 × 1.709 × 1.589	4.083 × 1.691 × 1.550	3.800 × 1.690 × 1.635
največja hitrost (km/h)	182		183	170
pospešek 0-100 km/h (s)	11,4	11,4	10,7	10,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5/4,7/5,5	7,6/5,0/5,9	8,5/5,5/6,6	8,9/6,1/7,2
cena osnovnega modela (evri)	15.290	12.630	14.640	16.590

Tehnični podatki

CENA:	(AC-Mobil, d. o. o.)
1.2 i-VTEC Trend:	14.490 EUR
1.4 i-VTEC Executive:	16.900 EUR
Testno vozilo:	17.763 EUR
Moč:	73 kW (99 KM)
Pospešek:	12,0 s
Največja hitrost:	185 km/h
Povpr. poraba:	7,9 l/100 km
Garancija:	3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 3 leta mobilne garancije, 12 let garancije za prerjavenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni intervali na 20.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
redni servisi, delo, material:	1.024
gorivo	6.533
gume (1):	1.315
izguba vrednosti po 5 letih:	5.700
obvezno zavarovanje (2):	2.165
kasko zavarovanje (2):	1.995
Skupaj:	18.732
Strošek za prevoženi km:	0,19 EUR/km

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

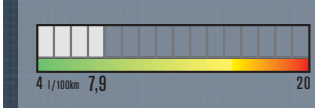
T = -5 °C / p = 1.102 mbar / rel. vl. = 54 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-25 M+S 185/55/R 16 T / Stanje kilometrskega števca: 2.781 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	12,0
402 m z mesta:	17,7
	(134 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	15,7
80-120 km/h (V):	22,8

Največja hitrost	182 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,2
največje povprečje	8,5
skupno testno povprečje	7,9



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 56 55
90 km/h	64 63 62
130 km/h	70 68 67
Prosti tek	36

Zavoma pot	m
od 130 km/h:	83,1
od 100 km/h:	44,2
	(AM meja 42 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

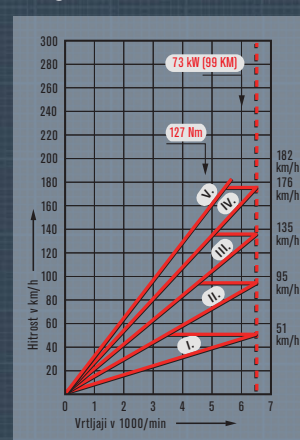
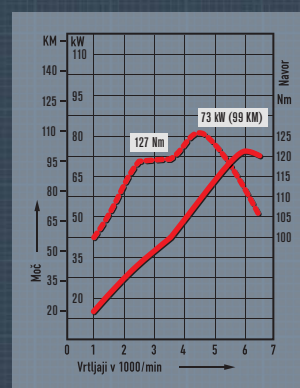


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

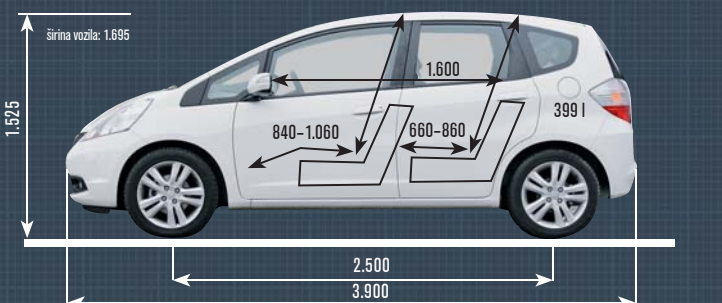


Preveč nagibanja in premalo sodelujoče podvozje, čeprav motor pri vrtenju v višje vrtljaje rad sodeluje.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 73 × 80 mm - gibna prostornina 1.339 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 73 kW (99 KM) pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16 m/s - specifična moč 54,5 kW/l (74,1 KM/l) - največji navor 127 Nm pri 4.800/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valji. **Prenos moči:** motor poganja sprednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,307; II. 1,750; III. 1,235; IV. 0,948; V. 0,809; - diferencial 4,294 - platišča 6J × 16 - gume 185/55 R 16 T, kotalni obseg 1,84 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj posamični obesi, večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo. **Mase:** prazno vozilo 1.073 kg - dovoljena skupna masa 1.500 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.000 kg - dovoljena obremenitev strehe: 37 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 6,5/4,7/5,5 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.695 mm - kolotek spredaj 1.480 mm - zadaj 1.460 mm - rajdni krog 10,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.440 mm, zadaj 1.410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 42 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 2 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deljiva zadnja klop - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - dežno tipalo - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljliva sedeža spredaj - večopravilni volan - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat - panoramska streha - set za prostorčno telefoniranje.

Ocena

Zunanost (15)	13	Pohvala kakovosti izdelave zunanosti in pozitivno mnenje o videzu.
Notranjost (125)	100	Prostornost je za ta razred dobra, le zaradi kratkega pomika sedežev se bodo veliki počutili utesnjeno. Želeli bi si le boljših materialov in podloženih predalov.
Motor, pogon, podvozje (65)	54	Motor je za namene Jazzovih kupcev dovolj zmogljiv. Na avtocestah manjka šesta stopnja menjalnika, ki je drugače pohleven. Slabše blaženje podvozja.
Vozne lastnosti (70)	59	Odpreš vrata, se usedeš in odpelješ brez težav.
Zmogljivosti (35)	20	Pospeševanje v peti prestavi traja in traja, pospešek je v povprečnih vodah, največja hitrost pa dovolj velika.
Varnost (45)	37	Seveda kot mali avtomobil nima vseh sistemov, ki so na voljo v večjih avtomobilih. ESP je pohvalno serijski.
Gospodarnost (65)	36	Ni zgled varčnosti ne nizke nabavne cene, povprečno je jamstvo. Rabiljenih ne boste dobili zastoj.
Skupaj	319	Da Jazz ne bo dosegel toliko ljudi, kot bi si pri Hondi želeli, je kriva predvsem njegova visoka cena. Če to odmislimo, gre za odličan avtomobil za prevoz potnikov in prtljage.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ samosvoja oblika
- ▲ enostavnost upravljanja
- ▲ prostornost in prilagodljivost (prtljajnik, zadnja klop)
- ▲ število odlagalnih mest
- ▲ volan
- ▲ gibi prestavne ročice
- ▲ majhen obračalni krog

- ▼ cena
- ▼ le petstopenjski menjalnik
- ▼ manj učinkovito blaženje
- ▼ plastična notranjost
- ▼ vidljivost zaslončka radia pri močnejši svetlobi
- ▼ enosmerno upravljanje potovalnega računalnika
- ▼ ni dnevnih luči
- ▼ prekratek vzdolžni pomik prednjih sedežev