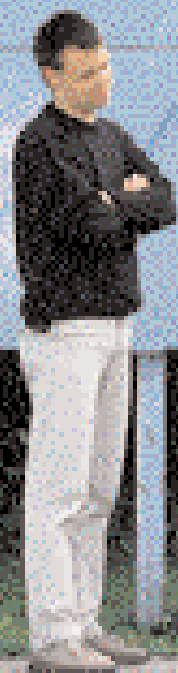


## VELIKI TEST- HONDA JAZZ 1.4i DSI LS



# Jaz in moj Jazz?

Ali sva z Jazzom lahko prijatelja? Zanima tudi vas? Če vas, potem bodo naslednje vrstice ponudile odgovor. Vam in meni ...

Že ob prvem stiku takoj opazim malčkovo samosvojo obliko. Velika žarometna, ki se zajeda globoko v blatnika, skupaj s prednjo masko in gubami na pokrovu motorja tvorita radoživ in nasmejan obraz. Ta je nekaterim všeč in se takoj zaljubijo vanj, drugim pač ni. Katerih je več in katerih manj, je težko reči, vsekakor pa drži, da je Honda dopolnila prednjo podobo avtomobila tudi z zadkom. Tu so njeni oblikovalci zrisali obli-

ne, ki sicer opaznejše ne odstopajo od evropskega povprečja v tem razredu, a je vseeno celotna pojava dovolj sveža, da Jazz na cesti ne morete zamenjati za Pola, Punta ali Clia. Če ste torej željni drugačnosti in odstopanja od sivega povprečja slovenskega voznege parka (vsaj v razredu malih avtomobilov), potem bo Jazz prava odločitev. Piko na i postavi še visoka gradnja karoserije. Ko sem se osredotočil na notranjost in k visoki gradnji

karoserije prišel še zelo dobro prilagodljivost zadnje sedežne klopi, sem ugotovil, da imam pred seboj čistokrven »mini« limuzinski kombi. Podrobnosti zlaganja in prelaganja po tretjih zložljive zadnje klopi si raje oglejte na priloženih fotografijah, saj bi bilo podrobnejše opisovanje mnogo bolj obširno in zapleteno, kot to lahko prikažejo slike. Zato pa se lahko na tem mestu posvetim drugim elementom potniške kabine.

Armatura plošča je na žalost še vedno iz cenene in na otip nič kaj prijetne trde plastike in tudi sedeži so oblečeni v podobno ceneno blago, kot ga ponuja hišni Stream. Toliko bolj pa me presenečajo številni odlagalni predalčki, ki jih je kabina polna. Edina pomankljivost je, da so z izjemo standardnega (poštenih mer) sovoznikovega predala vsi ostali odprte narave - brez pokrovov.

Na splošno je v Jazzu mene in številne sopotnike, ki so se

uspeli peljati v njem, navdušil tudi splošen občutek prostornosti, ki je posledica predvsem že omenjene visoke gradnje. Položaj za volanom je visok (kot v limuzinskem kombiju) in si kot takšen skupaj z dovolj dobro ergonomijo sedenja ne zasluži večjih zamer. Takoj ko sem prvič sedel za volan, sem si želel malo bolj pokončno nasajenega volanskega obroča, a že v prvih nekaj kilometrih sem se navadil tudi te lastnosti in prava vožnja se je lahko pričela.

Ob zasuku ključa je motor stekel mirno in tiho. Na kratke trzljaje stopalke za plin so odzi-

vi »motorčka« dobri, kar se je še enkrat potrdilo tudi med vožnjo. Od malega štirivaljnika s prostornino enega litra in štirih decilitrov sem, glede na Cliov 1.4 16V aggregatek, pričakoval kar nekaj živahnosti na cesti. Ta je sicer najbolj izrazita pri mestnih hi-

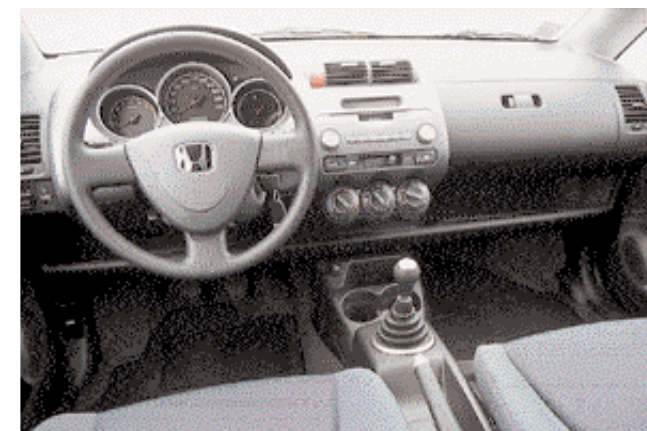
**Jazzova pojava je dovolj sveža, da ga na cesti ne morete zamenjati za Pola, Punta ali Clia.**

trostnih povprečjih, a ob pravilni (beri: pogosti) uporabi prestavne ročice menjalnika se lahko prenese tudi med večja hitrostna povprečja. Kljub temu

ne pričakujte preveč na avtocesti, kjer se sorazmerno majhnemu navoru po robu postavi hitrost oziroma se nastali upor zrak. Ker sem malo prej ravno omenil menjalnik, naj poudarim še njegovo posebnost oziroma posebnost prestavne ročice, s

katero mu poveljujete. Kratki, lahкотni in predvsem natančni gibi vsakokrat posebej navdušijo in hkrati postavljajo merila v tem avtomobilskem razredu.

Upoštevajoč opisane lastnosti sem z Jazzom raje ostal v objemu mestnega vrveža, kjer se s svojo majhnostjo in okretnostjo izkaže mnogo bolje kot na odprtih hitrih cestah. To ugotovitev mi je vedno znova potrdilo tudi zelo čvrsto vzmetenje podvozja. Zaradi že velikokrat omenjene visoke gradnje so Hondini inženirji posegli po trdem vzmetenju, ki karoseriji preprečuje pretirano nagibanje v ovinkih. Hkrati pa ta lastnost podvozja in sorazmerno kratka medosna razdalja (dobrih 3,8 metra dolge karoserije se pač ne da posaditi na veliko daljše medosje, kot je obstoječe) s seboj



Armatura plošča: cenena in trda plastika ter dokaj dobra splošna ergonomija.



Merilniki: pregledni in omejeni zgolj na najnujnejše.



Od mnogih odlagalnih predalov je sovoznikov edini pokrit.



1. Najprej se prepričajte, da ni ničesar pod sedeži. 2. Z dodatnim vzvodom pomaknite prednji sedež povsem naprej. 3. Poklopite naslon zadnjega sedeža. 4. Poklopljenemu zadnjemu sedežu ni potrebno sneti vzglavnika, ker se skrije pod prednji sedež. 5. Vse to ponovite na sosednji strani in dobili boste povsem ravno površino prtljažnika.



Nagibanje karoserije je v ovinkih po zaslugi čvrstega vzmetenja dokaj majhno.

## Iz oči v oči



Honda ima v Sloveniji smolo: pri njej se močno razhajata kriterija tehnike in sloga. Pravim: ja, odlični tehnični izdelek (že od menjalnika naprej); ampak koliko je Slovencev, ki je pripravljenih za Hondo dolžine 3,8 metra in povprečnega udobja odšteti preko 3 milijone tolarjev? Dvomim pa tudi, da so ljudje, ki radi poslušajo jazz, tisti, ki jim bo Jazz všeč.

Vinko Kernc



Prvi stik s Hondinim malčkom je bil dober: prikupna in sveža oblika karoserije, nekoliko samosvoja notranjost in zelo udoben položaj za volanom so me takoj navdušili. Prvi kilometri so moje navdušenje še povečali, saj bi menjalnik, kot ga ima Honda Jazz, za majhne avtomobile kar uzakonil. Motorček je kultiviran, le pri višjih vrtljajih po mojem mnenju postane preglasen. Žal pa me je zelo razočarala cena, ki bi me - če bi hotel v kratkem kupiti avtomobil - prisilila, da bi premišljeval le o konkurenčnih izdelkih. Žal.

Aljoša Mrak



**Motor: poskočen z dvema vžigalnima svečkama (DSi) in hru-pen nad 4000 vrt/min.**

ponudbo motorjev - ta pa kupcem v prvi vrsti omogoča možnost izbire.

Ko sem pogledal še na cenike in ugotovil, da zahteva zastopnik za mojega Jazza 1.4i DSi LS izredno bogatih 3,17 milijona tolarjev, sem se zamislil: Zakaj natančno bi si že omissil Jazza? V redu, saj ima zelo dobro prilagodljivost zadnje sedežne klopi in prtljažnika, pa tudi pogonska tehnika je zelo dobra, a milijon tolarjev več (!?) kot zahteva najožja konkurenca, je natanko milijon preveč. V redu, ima klimatsko napravo, ki jo morate skoraj pri vseh drugih doplačati, a ta vsekakor ni vredna tiste sedemdesetne številke doplačila. Ko sem pogledal še h konkurenci, sem ugotovil, da za ta denar dobim že Peugeotovega 206 S16 (ostane mi še dobrih 250.000 SIT) ali Citroënovoga C3 1.6 16V

Zanimivo je, da zastopnik za Hondo v Sloveniji našemu trgu ponuja le močnejšo različico Jazza in še to z eno samo (spre-

### Milijon tolarjev več kot zahteva najožja konkurenca, je natanko milijon preveč.

jemljivo bogato) stopnjo opreme. Obstaja namreč tudi različica z 1,2-litrskim motorčkom, ki glede na 1,4-litrsko izvedbo ponuja skoraj enako zalogo moči. Škoda, saj bi lahko Honda z večjo ponudbo morda celo resneje tekmovala z ostro konkurenco v tem razredu, kajti drugi ponudniki imajo veliko večjo

(ostane mi še slabih 700.000 SIT) ali Renaultovega Clia 1.6 16V (ostane mi še dobrega pol milijona tolarjev) ali Toyotinega Yaris Versa 1.3 VVT (ostane mi še dobrih 600.000 SIT) ali celo novo Seat Ibiza s šibkejšim 1.9 TDI-agregatom, pri kateri mi tudi ostane nekaj drobiža.

Peter Humar

**Zelo uporabno: za prevoz višjih predmetov lahko dvignete sedalni del klopi**



CENE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	79.730
Alarmna naprava	50.000
Lahka platišča	26.133

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalno	37.100
Prednja meglenka	63.100
Prednji odbijač	73.000
Prednja maska	8.800
Vetrobransko steklo	49.100
Znak	2.700
Prednji blatnik	23.800
Zadnji odbijač	67.100
Zunanje ogledalo	36.200
Kolesni pokrov	11.600

Model	Honda Jazz	Renault Clio	Toyota Yaris Verso	Volkswagen Polo
	1.4i DSi LS	1.4 16V Expression	1.3 VVT-i Terra Plus	1.4 Basis
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1339	1390	1299	1390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	61/83 pri 5700	72/98 pri 6000	63/86 KM pri 6000	55/75 pri 5000
največji navor (Nm pri 1/min)	119 pri 2800	127 pri 3750	124 pri 4400	126 pri 3800
dolžina × širina × višina (mm)	3830 × 1675 × 1525	3812 × 1639 × 1417	3860 × 1690 × 1680	3897 × 1650 × 1465
največja hitrost (km/h)	170	185	165	172
pospešek 0-100 km/h (s)	12,0	10,5	12,5	12,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,7/4,8/5,5	9,2/5,3/6,7	8,0/5,5/6,4	8,8/5,2/6,4
cena osnovnega modela (SIT)	3.170.000	2.234.000	2.557.900	2.301.586

## avto magazin HONDA JAZZ 1.4i DSi LS

61 kW (83 KM) ● 12,7 s ● 173 km/h ● 7,8 l/100 km

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

0-60 km/h:	5,3
0-80 km/h:	8,4
<b>0-100 km/h:</b>	<b>12,7</b>
0-120 km/h:	18,2
0-140 km/h:	27,5
1000 m z mesta:	34,0
	(150 km/h)

#### Prožnost

50-90 km/h (IV.):	11,8
80-120 km/h (V.):	18,7

**Največja hitrost** **173 km/h**  
(V. prestava)

#### Poraba goriva

najmanjše povprečje	7,0
največje povprečje	9,2
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>7,8</b>

#### Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	58	58
90 km/h	68	64	63
130 km/h	71	69	68
Prosti tek			36

#### Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	31,4
50	51,1
70	69,6
90	89,3
100	97,7
130	125,3
150	144,2

#### Zavorna pot

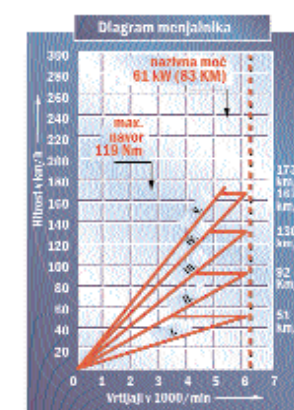
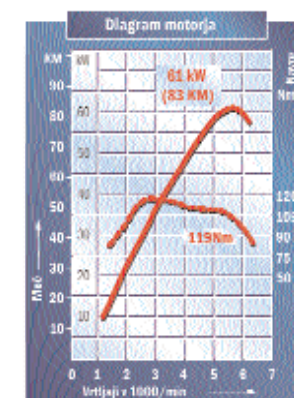
od 130 km/h:	74,9
od 100 km/h:	43,9

#### Okolišne meritve

T = 15 °C  
p = 1018 mbar  
rel. vl. = 63 %  
Stanje kilometrskega števca: 3834 km  
Gume: Bridgestone Aspec

#### Napake med testom

- brez napak



<b>CENE</b> (AC Mobil)	<b>SIT</b>
OSNOVNI MODEL:	3.170.000
<b>TESTNO VOZILO:</b>	<b>3.170.000</b>

### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

**Garancija:**  
3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za rjavljenje, 3 leta garancije za lak  
**Obvezno zavarovanje:**

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	81.100 SIT
	110.800 SIT

### TEHNIČNI PODATKI

#### Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 73,0 × 80,0 mm - gibna prostornina 1339 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 61 kW (83 KM) pri 5700/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s - specifična moč 45,6 kW/l (62,0 KM/l) - največji navor 119 Nm pri 2800/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Honda MPG-Fi) - tekočinsko hlajenje 5,1 l - motorno olje 4,2 l - akumulator 12V, 35 Ah - alternator 75 A - uravnavani katalizator

#### Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,142; II. 1,750; III. 1,241; IV. 0,969; V. 0,805; vzvratna 3,230 - prestava v diferencialu 4,111 - platišča 5,5J × 14 - gume 175/65 R 14 T, kotalni obseg 1,76 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,9 km/h - rezervno kolo T115/70 D 14 M (Bridgestone Tracomp-3), dovoljena hitrost 80 km/h

#### Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C<sub>i</sub> - ni podatka - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilni, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžni vodilni, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBAS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,8 zasuka med skrajnjima točkama

#### Mere:

**zunanje:** dolžina 3830 mm - širina 1675 mm - višina 1525 mm - medosna razdalja 2450 mm - kolotek spredaj 1460 mm - zadaj 1445 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 9,4 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1580 mm - širina (komoči) spredaj 1390 mm, zadaj 1380 mm - višina nad sedežem spredaj 990-1010 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1080 mm, zadnja klop 900-660 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 380 l - posoda za gorivo 42 l

#### Mase:

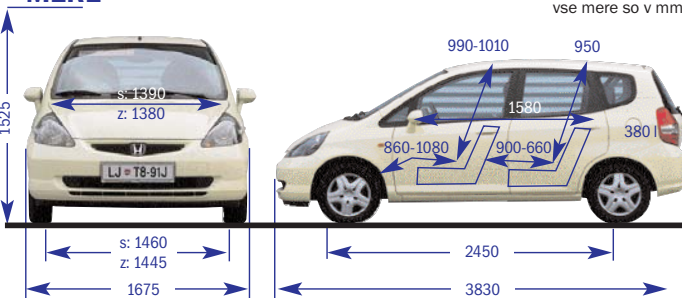
prazno vozilo 1029 kg - dovoljena skupna masa 1470 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 37 kg

**Zmogljivosti (tovarna):**  
največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 6,7/4,8/5,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Poskočen motor se najbolje počuti v mestu. Odlični menjalnik se povsod počuti dobro. Podvožje pa je preprosto pretrdo, da bi se z veseljem zapeljali krog ali dva.

### MERE



vse mere so v mm

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ motor
  - ➕ menjalnik
  - ➕ prilagodljivost prtljažnika
  - ➕ številni odlagalni prostori
  - ➕ samosvoja oblika
- ➖ cena
  - ➖ zavriranje z večjih hitrosti
  - ➖ pozivanje karoserije
  - ➖ ceneni materiali v kabini
  - ➖ nepokritost odlagalnih predalov

<b>Zunanost (15)</b>	<b>13</b>	Podoba, ki osvaja ali odbija, predstavlja osvežitev v vedno bolj dolgočasni ponudbi malih avtomobilov. Kakovost izdelave: brez pripomb.
<b>Notranjost (140)</b>	<b>104</b>	Zelo dobra prilagodljivost zadnje sedežne klopi. Odlagalnih prostorov je zelo veliko, a na žalost niso pokriti.
<b>Motor, menjalnik (40)</b>	<b>35</b>	Pogonski sklop je najboljši del Jazza. Gibi prestavne ročice so kratki in natančni. Zasnova dokaj poskočnega in odzivnega motorja pa komaj nadpovprečna.
<b>Vozne lastnosti (95)</b>	<b>68</b>	V povprečju lahkoten avtomobilček za vožnjo, a z eno veliko pomanjkljivostjo: neudobno pozivanje prek cestnih valov zunaj mest.
<b>Zmogljivosti (35)</b>	<b>18</b>	Sorazmerno majhni prostornini motorja odgovarjajo tudi le povprečne zmogljivosti.
<b>Varnost (45)</b>	<b>23</b>	Varnostna oprema je dokaj revna. Zgolj dve prednji varnostni blazini, sistem ABS in podpovprečna zavora pot ne zagotavljajo pretirano dobrega občutka.
<b>Gospodarnost (50)</b>	<b>19</b>	Pretirano gospodaren pa tale Jazz ni. Sicer sprejemljivo porabo goriva pokoplje astronomska nakupna cena. Garancija je po japonsko vzpodbudna.
<b>Skupaj</b>	<b>280</b>	Cvetka Jazza je pogonski sklop. Tudi prilagodljivost in uporabnost ne zaostajata veliko. Glede na nakupno ceno boste zlahka pozabili na morebitno slabšo prilagodljivost in izvrstnost pogonskega sklopa pri nakupu katerega drugega primerka tega razreda, sploh z dodatno izpolnitvijo posameznih želja s seznama doplačil.

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