Essai – Honda Jazz : Le mini-monospace par excellence !

Plus besoin de présenter la petite Honda Jazz. En effet, cette nouvelle mouture de la citadine japonaise correspond déjà à sa troisième génération. Depuis le début elle mise sur sa modularité et son habitabilité, il est temps pour Wheels And You de vérifier si ces atouts sont toujours au rendez-vous.

- 4 cylindres, essence, 1’318 cm^3
- 102 CV à 6’000 t/min
- 123 Nm à 5’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique CVT, 7 rap.
- Vitesse maxi : 182 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.3 sec.
- Poids : 1’098 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3’995 x 1’698 x 1’550
- Conso. mesurée : 6.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 114 g/km (C)
- dès CHF 16’800.-, mod. essayé: CHF 23’500.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Lancée en 2001, la Honda Jazz trace sa route dans le monde des citadines. Elle n'est pas la plus sexy, ni la plus sportive, mais elle a certains avantages qui la démarquent clairement de la concurrence.

Avec la Jazz, le constructeur a appliqué ce qu'il a appelé la philosophie MM (Man Maximum, Machine Minimum). Le concept consiste à maximiser l'espace pour les occupants tout en minimisant celui utilisé pour la voiture en elle-même.

Honda a vécu une grande année 2015 puisque le constructeur a lancé plusieurs nouveautés : le CR-V restylé, la diabolique Civic Type R, le crossover compact HR-V et cette nouvelle Jazz. On pourrait également parler de la très attendue NSX, mais gardons ça pour cette nouvelle année et découvrons en détail cette troisième génération de Jazz.

A l'extérieur

La nouvelle Honda Jazz ne change pas drastiquement des versions précédentes. Elle arbore toujours un look plus proche d'un monospace que d'une citadine, ce qui, il faut reconnaitre, n'aide pas à lui trouver du charme.

Cependant, avec les années, elle a su moderniser son design. La face avant arbore une calandre plus élégante qui intègre les phares dans son prolongement. La ligne de caisse est très prononcée, presque trop diront certains, et les vitres latérales s'affinent en remontant vers l'arrière. L'effet visuel donne une petite touche dynamique qui est accentué par les jolies jantes 16 pouces de notre modèle d'essai. L'arrière a lui aussi été retravaillé, il est sculpté comme un athlète, donnant un peu plus de caractère à l'ensemble.

Le grand pare-brise correspond bien à l'esprit monospace et il a l'énorme avantage de proposer une excellente visibilité périphérique. Je noterai encore que la voiture est 95mm plus longue que la version précédente, ça amène un gain de 30mm sur l'empattement, ce qui améliore tout logiquement l'espace intérieur, mais je vais y revenir.

Par contre, qu'est-ce qui est passé par la tête des designers au moment d'intégrer la serrure de porte ? On a vraiment l'impression que la voiture a été finalisée puis que quelqu'un s'est souvenu qu'il fallait prévoir une serrure ! Il aurait été plus

judicieux de redessiner la poignée côté conducteur afin de l'intégrer, car tel quel, placé sous la manette de la portière, ce fermoir pique les yeux.

A l'intérieur

En ouvrant la porte, je constate que les changements sont plus marqués qu'à l'extérieur. Le tableau de bord propose un style légèrement futuriste, mais surtout résolument plus moderne qu'au préalable. Si la présentation est très plaisante et la finition de bonne qualité, il reste que les plastiques durs sont très présents. Une japonaise reste une japonaise, c'est pas facile de faire changer cela surtout lorsque les prix restent relativement bas. L'assise, quant à elle, est confortable avec un excellent maintien au vu du tempérament pas vraiment sportif de la voiture.

Au centre de la console, le système Honda Connect (en option sur le modèle « Trend » et de série sur les modèles « Comfort » et « Elegance »), a permis de supprimer la quasi totalité des boutons. Alors, oui, visuellement ils sont toujours là, mais ils sont intégrés autour de l'écran 7 pouces et fonctionnent de manière tactile. Du coup, on a l'impression de taper sur son smartphone et non plus d'actionner quelque chose de mécanique. C'est encore plus flagrant avec le GPS puisqu'on peut zoomer en utilisant deux doigts. C'est quelque chose de très intuitif tant nous avons pris l'habitude de le faire sur nos téléphones ou nos tablettes.

Notre véhicule d'essai disposant de la finition haut de gamme « Elegance », l'équipement est ultra complet. On retrouve notamment une climatisation automatique (manuelle sur les autres finitions), l'aide au stationnement avant et arrière (déjà de série sur la finition intermédiaire « Comfort »), une caméra de recul, un système d'ouverture/fermeture sans clé, etc. C'est Byzance !

Je le disais en introduction, le point fort de la Jazz, c'est son habitabilité. Tout cela est possible notamment grâce au positionnement central du réservoir. Ainsi, la voiture dispose des fameux « Magic Seats » qui permettent de moduler l'intérieur comme bon vous semble. Une fois la banquette arrière rabattue vous disposez d'un plancher totalement plat qui propose une longueur de chargement de 1m50 (1'505mm pour être précis). En baissant le siège passager avant, vous atteignez presque 2m50 (2'480mm). Dans les deux cas, c'est 80mm de plus que la

génération précédente. En configuration normale, le volume du coffre est de 354 litres. Il atteint 1’314 litres une fois les sièges arrière repliés et, pour le coup, c’est 17 litres de mieux que dans l’ancienne Jazz.

Sous le capot

En terme de motorisation, pas d’inquiétude à avoir pour faire son choix puisque cette Jazz dispose d’un seul moteur essence. Il n’y a donc point de diesel au catalogue et le constructeur ne propose plus de version hybride tel que nous l’avions essayé sur la génération précédente. Sous le capot de notre Jazz se cache donc un tout nouveau quatre cylindres 1.3 i-VTEC qui développe 102 CV à 6’000 t/min pour un couple 123 Nm à 5’000 t/min.

Ce moteur n’est de loin pas un foudre de guerre, mais il est amplement suffisant pour la vocation de la voiture, à savoir une utilisation urbaine principalement. C’est d’ailleurs là que la Jazz se comporte le mieux avec une bonne réactivité. J’aimerai être plus enthousiaste mais ma voiture d’essai étant équipée en option de la boite automatique CVT, je ne peux que modérer mes propos. En effet ce type de transmission à variation continue a peut-être certains avantages, notamment en matière de consommation, mais personnellement je ne m’y fais pas. Cela donne l’impression que la mécanique mouline dans le vide et ça nécessite de jouer des palettes pour obtenir des reprises acceptables. Bref, en ville ça ne choque pas trop et ça fonctionne relativement bien, mais sur autoroute et en montagne, il ne faudra pas hésiter à rétrograder si vous devez accélérer franchement. La boite manuelle étant disponible de série, j’invite les sceptiques comme moi à essayer les deux avant de faire un choix.

En terme de consommation, le constructeur annonce une moyenne mixte de 4.9 l/100km avec la boite CVT (5.1 l/100km en manuelle). Pour ma part, tout au long de mon essai, j’aurai mesuré une moyenne de 6.6 l/100km, alors que l’ODB affichait 6.0 l/100km. Petite parenthèse, sur les valeurs données pour une utilisation exclusivement urbaine, la différence augmente entre les deux types de transmission, puisque la fiche technique mentionne 5.5 l/100km pour la CVT et 6.2 l/100km pour la manuelle.

Au volant

Comme je le disais, le grand pare-brise offre une excellente visibilité et c'est la première chose qui m'a frappé au moment de débuter mon essai. J'ai rapidement trouvé une position de conduite confortable et je me suis lancé immédiatement en milieu urbain. A ce jeu là, la Jazz excelle par son aisance et sa maniabilité. Le moteur brille par sa discrétion et, si l'on adopte une conduite cool, la boite CVT fait bien son travail. Aucun doute à avoir, cette nouvelle Jazz est toujours une très bonne citadine.

Une fois sorti de la ville, je suis rapidement frustré par le fonctionnement de la transmission, mais au fil des jours je comprends qu'en rétrogradant avant chaque ré-accélération j'arrive à gommer une partie des défauts mentionnés plus haut. Surtout que la voiture invite à quitter la jungle urbaine en proposant un comportement routier très sain avec une prise de roulis plutôt faible. En effet, avec cette troisième génération, Honda a également revu le châssis et la suspension de la petite japonaise. Pour avoir régulièrement conduit le premier modèle de Jazz, je peux vous confirmer que les changements sont importants.

Pas d'inquiétude à avoir non plus au moment d'emprunter les autoroutes, la Jazz s'y montre plutôt silencieuse et toujours agréable à rouler. De plus, et c'est là un autre des points forts de la voiture, elle dispose d'un nombre impressionnant d'aides à la conduite qui peuvent vous être utiles quel que soit l'environnement routier que vous arpentez.

Il y a tout d'abord le système de freinage d'urgence en ville, le CTBA (City-Brake Active system), qu'on retrouve en série quelle que soit la finition choisie. Puis, au travers du Pack ADAS (Advanced Driver Assistance System), vous obtenez un équipement digne des segments supérieurs. Cet ensemble se compose d'un système de prévention de collision frontale (FCW), d'un avertisseur de changement de voie (LDW), d'un limiteur de vitesse intelligent (ISL), des feux de route actifs (HSS) et de la reconnaissance automatique des panneaux (TSR). Pour parler uniquement de ce dernier, c'est de loin le meilleur qu'il m'a été donné de tester. Il est ultra-rapide et, tout au long de mon essai il a quasiment toujours indiqué des informations correctes, cela m'a vraiment bluffé. Détail non-négligeable, ce package ADAS équipe en standard les modèles « Comfort » et « Elegance ». Sur l'entrée de gamme « Trend », il est disponible en option pour CHF 1'000.-. A ce tarif, ça serait bête de ne pas en profiter.

Verdict

Avec une modularité et une habitabilité dignes d'un grand monospace, mais de la taille d'une citadine, la Honda Jazz sait se démarquer et, surtout, permet de tirer son épingle du jeu face à ses concurrentes. Si on ajoute à cela l'équipement très complet, surtout en termes de sécurité et d'assistance à la conduite, je pense en avoir dit assez pour vous convaincre d'aller la découvrir.

Toutefois, il y a encore un argument dont je ne vous ai pas parlé et que constituent les tarifs de cette petite japonaise. En effet, là aussi, la Jazz se montre plutôt généreuse avec un premier prix à CHF 16'800.-. Mais selon moi, c'est encore plus intéressant lorsqu'on jette son dévolu sur le haut de gamme, la finition « Elegance » donc, proposée à CHF 19'900.- avec pléthore d'équipement en série. Vous en voulez encore plus, notre voiture d'essai fera votre affaire puisqu'elle dispose de la quasi totalité des options disponibles et elle est affiché à CHF 23'500.-.

Prix et options – Honda Jazz 1.3 i-VTEC Elegance

Prix de base : CHF 19'900.-

Boite automatique CVT : 1'700.-

Peinture métallisée : CHF 600.-

Honda Connect avec Navigation Garmin et lecteur CD : CHF 900.-

Sièges chauffants : CHF 400.-

Prix TOTAL : CHF 23'500.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette nouvelle Honda Jazz.

A lire aussi

Premier contact – Honda HR-V : Le nouveau SUV au petit air de coupé…

Premier contact – Honda Civic Type R : L'attente et la récompense !

Essai – Honda CR-V 2.2 i-DTEC : Valeur sûre !

Essai – Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC : Style, volume et sobriété !

Essai – Honda Civic 2.2 i-DTEC : Un sens civique plus aigu que jamais

Premier contact – Honda CR-V : La saga continue de plus belle !

Essai – Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?

Essai – Honda CR-Z GT : La sportive "verte"

Présentation – Honda Clarity Fuel Cell

Nouveauté – Honda Jazz

Nouveauté – Honda HR-V

Avant-première : Honda Civic Type R

Nouveauté – Honda NSX

Présentation – Honda Civic Type R – Les premiers détails

Nouveauté – Honda Civic Sport

Présentation – Honda Jazz Prototype

Présentation – Honda HR-V Prototype

Evénement – Honda Suisse invite les propriétaires de Civic Type R à Spa Francorchamps !

Avant-Première – Honda NSX

Présentation – Honda Civic Type R Concept

Présentation – Honda Civic Type R : Les prémices

Présentation – Honda Civic Tourer

Genève 2012 – Honda CR-V Prototype

Genève 2012 – Honda NSX Concept

Genève 2012 – Honda EV-STER

Présentation – Honda CR-V European Prototype

Nouveauté – Acura (Honda) NSX Concept

Spyshots – Honda Civic 2012

Genève 2011 – Honda Jazz Hybrid

Wheels-And-You.com

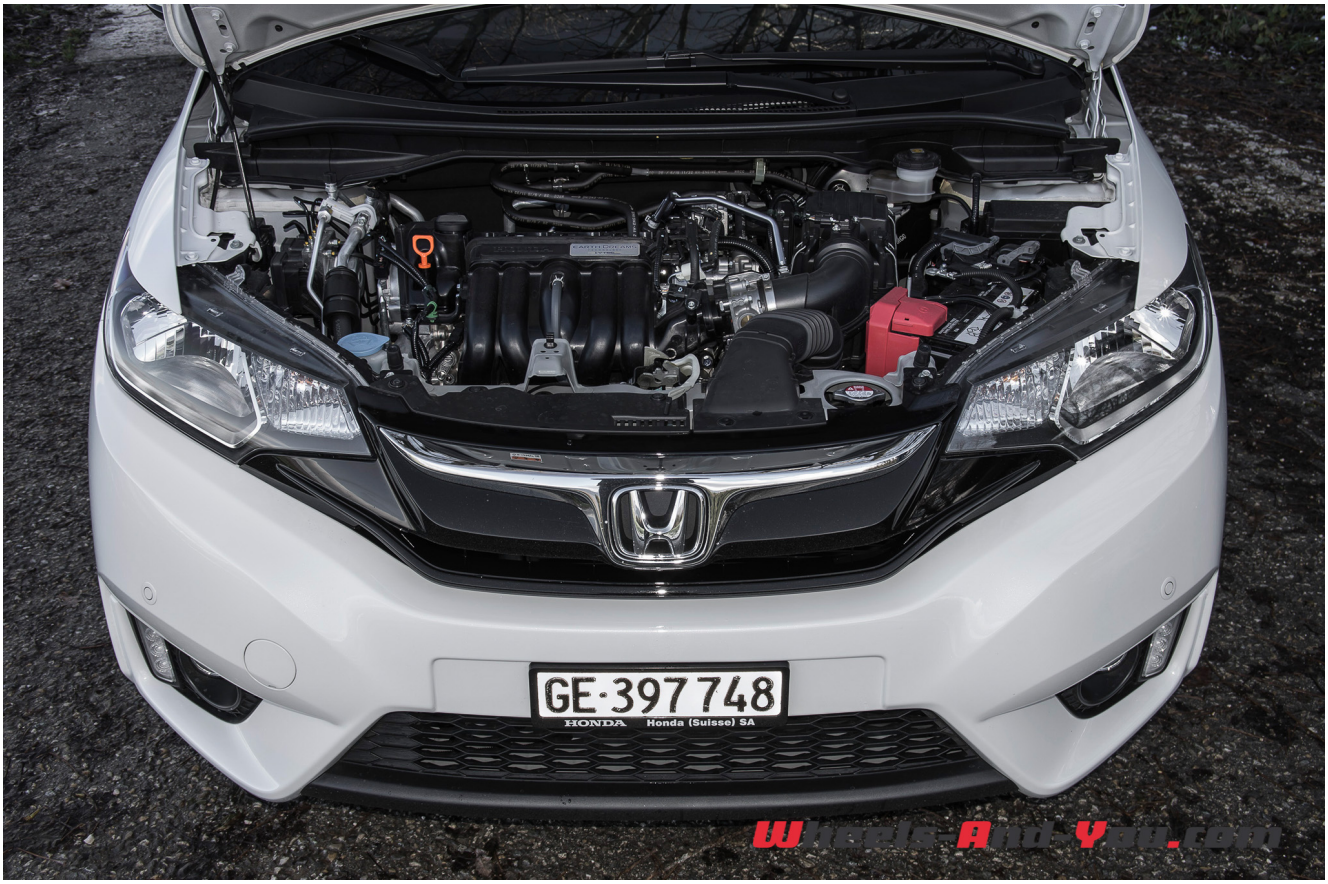
GE 397748
Wheels-And-You.com

JAZZ
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Liste des applis/widgets
14:04
Applis
Widget
Agenda
Aha Radio
Calculatrice
Galerie
Garmin Navigator
Honda App Center
Horloge
Installez l'applicatio
Musique
Navigateur
Paramètres
Recherche
Télécharg ements
HOME
VOL
MENU
BACK
FM
TP
105.6MHz
14:02
Navigation
Téléphone
Services
Audio
Paramètres
Aha
14:03
Conduite actu.
Historique du trajet A
Carbur. instantané
0
10
20 l/100km
Carburant moy.
Actuel
--.- l/100km
Précéd.
8.3 l/100km
Plage : 336km
Trajet A
Carburant moy.
Actuel
227.2 km
6.4 l/100km
1er préc.
5.0 km
10.8 l/100km
2ème prc
133.8 km
5.4 l/100km
3ème pr.
1633.8 km
6.1 l/100km
Plage : 335km
Supprimer journal
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com


GE·397748
HONDA Honda (Suisse) SA
Wheels And You.com

x1000r/min
km/h
335 km
4°C A 227.2km
Wheels And-You.com

GE 397 748

Wheels-And-You.com

GE·397748
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

P
OFF
AUTO
AUTO
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

HOME
VOL
MENU
BACK
Mijoux
D936
123
14:04
Saint-Cergue
Gex
Arzier
Les-Bains
Borex
Grens
Nyon
Jetez un coup d'oeil autour de vous
Jetez un coup d'oeil autour de vous
Jetez un coup d'oeil autour de vous
Wheels-And-You.com

GE·397748

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE·397748
Wheels And You.com

JAZZ
GE·397748
HONDA
Honda (Suisse) SA
Wheels And You.com

GE 397748
Wheels-And-You.com

GE 397748
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com