Essai – Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?

En ces temps où l'automobile est pointée du doigt par tous les bien-pensants, l'hybride semble être une voie vers la réconciliation. La Jazz est une citadine spacieuse, dont les proportions sont bien contenues; il semblait donc opportun de les marier. Pour le meilleur ou pour le pire ?

- 4 cylindres, 1'339 cm3
- 98 CV à 5'800 t/min
- 121 Nm à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique CVT
- Vitesse maxi : 177 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.6 sec.
- Poids : 1'162 kg
- Conso. mesurée : 5.9 l./100 km
- Emissions de CO2 : 104 g/km (A)
- dès CHF 25'000
  modèle essayé : CHF 26'400.-

Texte et photos : Steve Waelti

Honda fait partie de ces constructeurs qui se sont clairement impliqués dans la technologie hybride. Leur gamme compte maintenant trois modèles avec, aux côtés de la Jazz, l'Insight et la CR-Z. L'IMA (Integrated Motor Assist), qui est le nom de la technologie, promet beaucoup d'avantages : poids et volume, mais surtout prix contenus afin de retrouver une Jazz qui ne serait pas grevée de ce qui fait son succès. Qu'en est-il réellement?

A l'extérieur

Au premier coup d'œil, il faut faire preuve de subtilité afin de différencier notre Jazz Hybrid d'un modèle standard. Seuls la calandre translucide et les feux arrière type cristal annoncent la couleur, en dehors de la dénomination sur la malle arrière bien sûr. Ces petites touches sont discrètes et de bon goût. Si vous souhaitez l'afficher de manière plus visible, vous pouvez opter pour la teinte Citron Vert Métallisé (CHF 550.-) disponible uniquement sur la version hybride. Rien de très original esthétiquement cela dit, cette génération de Jazz a pris de l'embonpoint par rapport à la précédente et ressemble maintenant plus à un minispace. Ce n'est pas le véhicule le plus gracieux qui soit, mais il n'y a rien de désagréable non plus. Un design assez consensuel en somme, qui à défaut de dénoter comme la Prius à sa sortie, permettra de rouler différent tout en passant inaperçu. Dans le segment, certains concurrents ont peut-être eu un coup de crayon plus heureux, comme pour la Citroën C3 ou la dernière Kia Rio par exemple. On notera également la disparition des baguettes en plastique sur les parties saillantes de la carrosserie. Si cela peut paraître surprenant sur une citadine, il faut avouer que l'ensemble n'en est que plus joli.

A l'intérieur

J'ouvre la porte et découvre l'intérieur. Il fait plutôt bonne impression : la finition est au rendez-vous, mise à part quelques plastiques un peu "cheap" ça et là, le design est agréable et les commandes tombent bien sous la main. L'habitacle est

très lumineux grâce au large toit vitré panoramique, on se sent tout de suite à l'aise. Le design fait preuve de recherche afin de se différencier un peu de la concurrence, la console centrale est orientée vers le conducteur afin qu'il n'ait pas besoin de trop perdre de sa concentration pour utiliser la climatisation ou l'autoradio. Autre point positif, il y a beaucoup de rangements idéalement disposés. Mais si leur nombre est élevé, leur volume, lui, pourrait-être plus conséquent. Étant quelqu'un de mobile, emportant souvent mon bureau avec moi, j'ai regretté de ne pouvoir cacher mes affaires de la vue de tous, dommage. Le volant à trois branches est équipé de commandes au volant pour la radio, le téléphone (option que nous n'avions pas) et le tempomat. Les sièges sont confortables et leur maintient est correct. L'autoradio est simple à utiliser, et la qualité de son est bonne. Globalement, il est agréable de vivre à bord de la Jazz. Le GPS est disponible en accessoire. Vous pourrez choisir entre un système de navigation semi intégré fonctionnant avec un SSD ou un modèle portable de chez Garmin, si vous n'en avez pas déjà un. L'équipement fait fi du superflu, mais l'essentiel est là. Le rétro-éclairage de la planche de bord s'illumine d'un beau bleu, qui passe au vert lorsqu'on conduit le pied léger, histoire de récompenser visuellement nos efforts. Cela permet de se réguler sans même y penser. Les places arrière accueilleront aisément deux adultes, la place aux genoux est correcte et la hauteur sous toit très appréciable. Cette Jazz reprend les « Magic seats » qui offrent une modularité exceptionnelle aux places arrière avec la possibilité de rabattre les sièges vers le bas afin d'offrir un coffre à fond plat de 1'320 l. (303 l. coffre seul), ou alors vers le haut pour pouvoir glisser par exemple un vélo à la place de l'assise. Au final, le coffre de cette version ne cède que 76 l. à la version essence 1.2 et 96 l. à la 1.4. L'espace intérieur n'est donc que peu grévé par les batteries du système hybride et c'est une bonne nouvelle !

Sous le capot

C'est là que se trouve la partie réellement intéressante de l'auto. Le i-VTEC 1.3i de 88 CV et 121 Nm est assisté par un moteur électrique de 14 CV (à 1'500 t/min) et 78 Nm (à 1'000 t/min). Honda a choisi d'innover en insérant un petit moteur électrique entre le moteur thermique et la boite de vitesses CVT. L'avantage est que la voiture ne prend qu'une cinquantaine de kilos d'embonpoint. Les batteries,

elles, trouvent leur place dans le coffre, sous le plancher. Ce qui contraint à l'adoption d'un kit anti-crevaison en lieu et place de la bonne vieille galette, un moindre mal. Le moteur permet de rouler en full électrique, fonction dont la CR-Z que nous avions essayée ne disposait pas. Pour activer ce mode, il convient de remplir quelques conditions assez difficiles à atteindre : il faut rouler à vitesse stabilisée en dessous de 50 km/h, le moteur thermique ferme alors les cylindres pour stopper la combustion. Le passage d'un mode à l'autre est presque imperceptible et ne peut pas fonctionner sur plus de deux kilomètres. A mon sens, cela n'apporte pas grand-chose. Je commence à me demander si la motorisation hybride, dans cette Jazz, n'est pas plus un argument de vente qu'un réel atout. Je ne reste pas sur cette impression et tourne la clé de la citadine.

Au volant

Je démarre, et même si je le savais à la lecture de la fiche technique, je suis déçu d'entendre le moteur thermique. La boîte de vitesse calée sur D, je m'élance dans la circulation. La voiture affiche clairement ses préférences : la ville est son domaine de prédilection. Le démarrage au feu rouge se fait vigoureusement, grâce à l'assistance électrique, puis, le moteur s'essouffle vite. Je découvre rapidement le bouton vert « Econ ». Son but : optimiser la gestion moteur pour diminuer la consommation de carburant (diminue le couple de 4 %), optimiser la loi de changements de rapports de boîte, augmenter la récupération d'énergie au freinage et changement de fonctionnement de la climatisation (mode recyclage plus fréquent, coupure complète lorsqu'on est à l'arrêt). Je me prends rapidement au jeu de l'éco-conduite grâce au changement de couleur du tableau de bord et les pictogrammes qui m'indiquent si je suis un bon éco-conducteur. Au final, à ce jeu, j'arrive à descendre à 5,4 l./100km de moyenne sur une utilisation uniquement citadine. Honda prétend qu'il est possible d'arriver à 4,5 l./100km. Par contre, lorsque l'on sort de son terrain fétiche, la consommation remonte drastiquement : plus de 6 l./100km en extra-urbain et 7 l./100km sur autoroute. Le tableau s'assombrit d'autant plus que dans ces conditions, la voiture est vraiment molle à l'accélération et très bruyante, non seulement le moteur qui hurle à plein régime dès que l'on veut légèrement accélérer, mais également les

bruits aérodynamiques qui deviennent gênants. C'est vraiment LE point noir de l'auto. Je n'ai pas du tout aimé la rouler hors de la ville; dans le genre une VW Polo ou une Citroën C3 seront bien plus agréables, et ne consommeront pas forcément plus. Mais qu'importe, ce n'est pas là sa vocation de toutes les manières, même si on imagine aisément partir une semaine en vacances tant elle regorge d'espace pour les passagers et les bagages. Le châssis ne souffre d'aucun défaut notable, l'amortissement est bien géré, ce qui rend la voiture confortable. Elle sait rester confortable en ville, mais également lorsqu'on augmente le rythme, sans pour autant perdre trop de sa capacité à faire communiquer le train avant. Avec sa hauteur, l'auto tend à prendre du roulis, mais encore une fois, cela invite à conduire avec anticipation, ce qui colle bien à l'esprit. La boîte a tendance à ne pas vouloir passer au rapport supérieur, mais elle fait plutôt bien son office compte tenu du manque de vigueur du moteur. Le freinage, lui, est sans reproche, efficace et progressif et la maniabilité en ville est très bonne tant la visibilité est excellente et la direction bien démultipliée. Il est aisé et agréable de se mouvoir dans la circulation et ces atouts mettent en confiance pour se garer aussi facilement qu'avec des modèles plus compacts.

Verdict

Avec ce modèle, Honda a été le premier constructeur à proposer une citadine compacte hybride. La recette fonctionne-t-elle ? En vérité, je vois plus cette technologie comme une passerelle vers l'avenir et non pas une réelle solution efficace aujourd'hui. Dans le modèle essayé, l'intervention du système hybride est très (trop ?) discrète et n'apporte pas réellement d'agrément en dehors du démarrage au feu vert. Je soupçonne même l'augmentation globale de poids, de cannibaliser en partie l'économie de carburant que le système pourrait apporter. Je n'ai pas été enthousiasmé par le cœur de cette Jazz, mais ceci étant dit, l'effet « placébo » est selon moi la véritable réussite : on se donne bonne conscience en roulant écolo, on veut réellement adapter son mode de conduite pour jouer avec le système de « récompense », c'est très interactif. Sachant que la différence prix avec sa sœur roulant qu'à l'essence n'est que CHF 2'000.-, il est très facile de franchir le pas et de montrer son envie de protéger la planète. Si je reste mitigé sur sa motorisation, la Jazz elle m'a beaucoup plu!

Prix et principales options – Honda Jazz Hybrid

Prix de base : CHF 25’000.-

Peinture Bleu Azur Métallisée : 550.-

Prolongation de la garantie de 2 ans : dès 490.-

Prix TOTAL avec finition « Elegance »: CHF 26’400.-

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

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

A lire aussi

Essai – Honda CR-Z GT : La sportive “verte”

Spyshots – Honda Civic 2012

Genève 2011 – Honda Jazz Hybrid

W.A.Y.

Jazz
INTEGRATED MOTOR ASSIST
IMA
HYBRID
W.A.Y.

GE·54854
W.A.Y.

W.A.Y.

VIRGIN
AUTO
ON/OFF
A/C
MODE
AM/FM
CD/AUX
CLOCK
TITLE
VOL
PUSH
SELECT
PLAY
TA
RDM/A.SEL
SCAN
RPT
FRONT
REAR
19
W.A.Y.

W.A.Y.

HONDA
INTEGRATED MOTOR ASSIST
IMA
W.A.Y.

HYBRID
Integrated Motor Assist
W.A.Y.

W.A.Y.

HYBRID
W.A.Y.

HYBRID

GE 54854
W.A.Y.

km/h
x1000r/min
A 173.8km
22°c
CHRG
ASST
P
R
N
D
S
AUTO STOP
W.A.Y.

GE-54854
W.A.Y.

W.A.Y.

Shell
3,9 m
7
gaz naturel
Shell
Pompiste!
W.A.Y.