

Honda Jazz 1.4i S



Un essai détaillé
de Christian HUBERT



La concurrence

Audi A2 1.4L	19.450 €	3 m 83	75 ch
Citroën C3 1.4 SX	12.000 €	3 m 85	75 ch
Daihatsu Sirion top	13.199 €	3 m 68	102 ch
Fiat Punto 5p. 1.2 16v, ELX	11.680 €	3 m 84	80 ch
Ford Fusion 1.4 Ambiente	13.625 €	4 m 02	80 ch
Honda Jazz 1.4i S	12.370 €	3 m 83	83 ch
Mercedes Classe A 140	17.061 €	3 m 61	82 ch
Mazda2 1.4 TSi	13.599 €	3 m 93	80 ch
Opel Meriva 1.6 Essentia	13.995 €	4 m 04	87 ch
Toyota Yaris Verso 1.3 Linea Luna	13.550 €	3 m 86	86 ch

FURIEUSEMENT VÔTRE

Travail bâclé ?

D'après certains fonctionnaires – ceux-là même qui auraient dû relire les textes préparés par le cabinet de l'ex-ministre de la Mobilité –, le Code de la Rue, tel que concocté par Isabelle Durant, serait truffé d'erreurs ! C'est que l'intéressée, sommée de vider son cabinet rue de la Loi en toute hâte, n'a pas eu vraiment le temps de figurer son texte jusque dans les détails. On l'a donc balancé, tel quel, in extremis et puis... advienne que pourra ! Ce genre d'entourloupe de fin de législature se passe partout, paraît-il, mais s'agissant de règles qui sont censées s'appliquer au quotidien, pour des millions d'usagers de la route, il y a de quoi s'inquiéter. Comme on peut se demander s'il est très raisonnable de confier à un seul ministre une telle responsabilité. Il y a un curieux paradoxe à voir des lois faire l'aller et le retour entre différentes commissions au Parlement puis éventuellement au Sénat pour une simple virgule mal placée, alors que d'autres prescrits légaux réputés n'être que la simple mise en application d'une loi-cadre, sont publiés au *Moniteur Belge* sans subir la moindre censure de qui que ce soit. Les initiés, qui ont souvent participé aux discussions préalables, sont régulièrement surpris de voir apparaître çà et là des ajouts ou constatent avec malaise la suppression de passages essentiels. A la base, il s'agit parfois d'un seul fonctionnaire qui agit d'initiative sans que personne – faute de temps ou d'intérêt – dans sa hiérarchie ne s'en préoccupe. Tout cela n'est pas sérieux et démontre combien le travail législatif devrait être revu en profondeur...

Bruno Godaert

La marque

Honda réalise, en ce moment, de plantureux bénéfices, grâce à ses ventes japonaises et américaines, mais peine encore chez nous où il n'occupe que le 24^e rang, en raison d'un produit pas toujours adapté : peu de diesel, des prix souvent élevés et, jusqu'il y a peu, absence dans les gammes populaires. Un gros effort a pourtant été consenti, récemment, avec le renouvellement complet des gammes Accord et Civic et le retour de la Jazz.

Le modèle

Quelle mouche avait piqué Honda de supprimer, il y a quelques années, la petite Jazz, promise à un beau succès ? La marque voulait, à l'époque, privilégier le haut de gamme. Après la parenthèse, désastreuse, de la Logo, la Jazz est revenue, sans grand rapport avec le modèle initial, dans le segment B, en optant résolument pour la ligne *volumétrique*.

Les versions

Elles sont réduites à leur plus simple expression : une seule motorisation, le très moderne 1.4 DSI à double allumage séquentiel, mais pas encore de trace de diesel. Il existe, en revanche, trois niveaux d'équipement, S, LS et ES, mais finalement assez proches l'une de l'autre. Les deux plus hautes peuvent recevoir une boîte CVT.



La fiche technique

Longueur	3 m 83
Largeur	1 m 68
Hauteur	1 m 53
Empattement	2 m 45
Poids	1.100 kg
Coffre	380 dm ³
Pneus	175/65 R14
Réservoir	42 litres
Moteur	4 cyl. en ligne, 8 soupapes, SOHC
Cylindrée	1339 cc
Puissance	83 ch (61 Kw) à 5.700 t/m
Couple	119 Nm à 2.600 t/m
Transmission	AV
Alésage - course	73x80

L'équipement

Aide au stationnement	Non disponible
Antibrouillards AV	Non disponible
Banquette AR rabattable 60/40	S
Boîte automatique CVT	1.230 €
Climatiseur manuel (sur LS et ES)	S
Cruise control	Non disponible
Essuie-glace AR	S
Intérieur cuir	Non disponible
Jantes en alliage	Non disponible
Lève-vitres électr. (non disponible sur S, AV sur LS, AV et AR sur ES)	S
Ordinateur de bord (uniquement indication de consommation)	S
Peinture métallisée	350 €
Projecteurs au xénon	S
Rétroviseurs électriques	S
Système Isofix	S
Siège AV réglable en hauteur (Sur LS et ES)	S
Sièges AV électriques	Non disponible
Sièges chauffants	Non disponible
Système navigation (uniquement sur version ES)	2.560 €
Télécommande (Sur LS et ES)	S
Toit ouvrant	750 €
Volant réglable hauteur mais pas en profondeur	S
Radio CD (sur LS et ES)	S

Les chiffres

Vitesse maximum	169 km/h	Consommation sur route	4,9 l
De 0 à 100 km/h	11,8 s	Consommation mixte	5,7 l
Km départ arrêté	33,5 s	Prix achat	12.370 €
Garantie	x3 ans ou 100.000 km	Taxe circulation (7cv)	142,96 €
Consommation urbaine	6,9 l	Taxe mise en circul.	61,50 €



A l'arrêt



S'il faut retenir une qualité majeure à cette voiture, c'est sa modularité et son habitabilité. Avec un volume de chargement de plus de 1.300 litres pour une longueur de 3 m 83, personne ne fait mieux, grâce à des gains de place astucieux, comme la position centrale du réservoir à essence, les sièges arrière qui entrent dans le plancher ou des éléments de suspension compacts. Son aspect extérieur est une réussite incontestable et la position de conduite, comme la finition, ne donne pas lieu à la critique.

Sur la route



Malgré la hauteur de la voiture, on ne déplore aucun roulis, aucun mouvement de caisse. La Jazz est facile à conduire, prévisible, et son moteur, excellent, convient parfaitement à l'ensemble. Du coup, les performances sont très correctes sans battre pour autant des records. La Jazz serait davantage performante avec une boîte mécanique mieux étagée. Heureusement, la boîte séquentielle CVT à sept rapports, disponible sur option, apporte un plus évident à cette Honda.

Porte-monnaie



On ne peut pas dire que la Jazz, pas plus que la plupart des Honda, soit spécialement bon marché. A équipement égal, elle est même plutôt plus chère que la majorité de ses concurrentes car l'équipement de base est relativement mesuré. En revanche, ce nouveau moteur est assez peu gourmand en essence et on ne dépensera pas une fortune en entretiens.

Le bilan

La Jazz comble à coup sûr un vide pour Honda mais est loin de connaître chez nous le succès incroyable qui est le sien au Japon (plus de 100.000 par an). Son unique motorisation (par ailleurs excellente), son confort relatif et son prix relativement élevé en sont la cause. Il s'agit pourtant d'une voiture bien pratique, très modulable et agréable à conduire. A défaut d'avoir le fun de sa devancière, elle ne manque pas de charme. A condition de ne pas choisir le rose bonbon qu'un moment d'égarément a conduit dans la gamme des couleurs.