

Hybrid wird massentauglich

ANGEBOT Mit dem Jazz senkt Honda den Einstiegspreis für den Hybrid. Er beginnt jetzt bei 25 000 Franken. Doch preiswert heisst nicht billig.

AR-TEST-TEAM

Das Angebot an Hybridfahrzeugen besteht heute in der Schweiz aus gesamthaft 17 Modellen, vom schmucken Honda-Sportcoupé CR-Z bis zum LS-Luxuskreuzer von Lexus, mit entsprechenden Preisen von knapp 30 000 bis gut 160 000 Franken. Doch seit März liegt die Schwelle deutlich tiefer: Honda hat den Jazz mit einem Hybridsystem bestückt und ihn mit exakt 25 000 Franken netto auf die Preisliste gesetzt. Wahrhaft eine grosser Preissprung.

GUT BESTÜCKT Um es gleich vorwegzunehmen, der Jazz Hybrid ist keine Sparbüchse, sondern ein sparsamer Kleinwagen mit vollwertiger Ausstattung (vgl. «Technische Daten»). So gehören Klimaautomatik, Radio/CD und vier elektrische Fensterheber auch in der günstigen Comfort-Version zum Ausstattungsumfang. Im geprüften «Elegance» kommen für 1400 Franken das Panorama-dach dazu, Tempomat, zusätzliche Lautsprecher, Leichtmetallfelgen und Sensoren fürs Licht sowie für die Scheibenwischer.

Die Antriebstechnik stammt aus dem Insight, doch Honda hat sie in vielen Details modifiziert. Vor allem wurden Motorlaufwiderstände verringert und Kennfelder angepasst, um das Hybridsystem im Jazz noch effizienter werden zu lassen. Optisch erkennen, ob es sich um das Hybridmodell handelt, ist schwierig. Weisse Rückleuchten und silbrige Kühlerabdeckung sind neben der kleinen Plakette auf der Heckklappe die einzigen Erkennungsmerkmale.

Auch im Innern nimmt man den Hybridantrieb optisch nicht wahr, denn die Traktionsbatterie ist unter dem Kofferraumboden ver-

AR-TEST
| 27 | 2011 |

Honda Jazz Hybrid

- ⊕ Preis/Leistung
- ⊕ Verbrauch
- ⊕ Platzangebot/Variabilität
- ⊕ kurzes E-Fahren möglich
- ⊖ am Berg nur kurzzeitiger E-Boost
- ⊖ geringer Nutzen bei Autobahnfahrt

staut. Sie schränkt deshalb die hohe Variabilität des 3,9-m-Wagens in keiner Weise ein, lediglich das ganz hinten sonst vorhandene 100-L-Unterbodenfach entfällt.

REIN ELEKTRISCH Hybrid fahren verlangt keine besonderen Vorkenntnisse. Motor anlassen, Gang einlegen und losfahren. Die Elektronik regelt den Einsatz von Benzin- und Elektromotor selbstständig. Bei Honda laufen sie über die gleiche Antriebswelle und können mangels einer Kupplung nicht getrennt werden. Trotzdem lässt sich der Jazz Hybrid bis etwa Tempo 50 über einige Hundert Meter rein elektrisch antreiben. In diesem Fall wird die Einspritzung beim Benzinmotor ausgesetzt, und alle Ventile werden geschlossen (vgl. Kasten).

Nach einer kurzen Angewöhnung gelingt das elektrische Gleiten ausgezeichnet. Man rollt ohne lokale Emissionen durch die 30er-Zone oder gleitet durchs Dorfzentrum. Ein EV-Symbol im Energieflussdiagramm des Bordcomputers (Foto) zeigt die Elektrofahrt an oder der auf null stehen bleibende Balken vom Momentanverbrauch. Allerdings setzt bereits leichtes Treten aufs Gaspedal den 1,3-L-Vierzylindermotor wieder in Betrieb. Ein Übergang, von dem die Insassen aber praktisch nichts spüren.

Die Antriebseinheit wirkt quirlig, zumal der Boost des 10-kW-Elektromotors beim Zwischenspur, auf der Autobahnauffahrt oder in der



Steigung willkommene Zusatzmuskeln sind. Allerdings reicht die Kapazität der Batterie nicht für eine Dauerunterstützung auf der Dreipässefahrt, sodass man schon nach kurzen Aufwärtspassagen bald auf die 88 PS des Verbrennungsmotors zurückgeworfen ist.

Erfreulicherweise spielt auch das stufenlose CVT-Getriebe eine harmonische Rolle, der unbeliebte typische Effekt vom heulenden Motor bei zugleich zögerlichem Tempozuwachs bleibt weitgehend aus. Nur wer dauernd das Gas voll durchtritt, wird

beim Jazz Hybrid über dieses Phänomen stolpern.

Mittels Lenkradpaddel können die elektronisch festgelegten Übersetzungsstufen aktiviert werden. Damit kann für eine erhöhte Motorbremswirkung bergab gesorgt oder bergauf ein ungewolltes Hochdrehen des Motors verhindert werden.

Im Stadtverkehr überzeugt die grundsätzlich gut funktionierende Stopp-Start-Automatik.

SPARSAM? Die Fahrleistungen stimmen praktisch auf die Zehntelsekunde mit

dem etwas grösseren, aber gleich schweren Insight überein: 13,0 s für 0 bis 100 km/h und 34,7 s für den «stehenden Kilometer». Wegen der etwas ungünstigeren Aerodynamik erreicht der Jazz «nur» eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h statt der 182 beim Insight.

Positiv fällt der Testverbrauch aus, der mit 5,8 L/100 km allerdings auch die übliche Diskrepanz zum EU-Zyklus aufweist. Mit einem hohen Überlandanteil fährt man den Jazz Hybrid auch mit einer Vier vor dem Komma. Wer aber viel auf der Auto-

bahn unterwegs ist und die Tempolimiten ausreicht, muss sich mit 6,4 L/100 km anfreunden. Der Toyota Prius III machte mit seinem aufwendigeren Hybridsystem im Test (AR 34/09) alles noch besser (Testverbrauch 5,2 L/100 km, AR-Normrunde 3,7 L/100 km). Doch das hat auch seinen Preis, denn der Auris mit Prius-Hybridsystem kostet rund 8000 Franken mehr als der Jazz, der Prius selber ist um mehr als 50% teurer als der kleine Honda.

Die niedrigen Verbräuche lassen sich praktisch nur erzielen, wenn im Jazz-Cock-

ELEKTROFAHRT IM JAZZ HYBRID

ENERGIE Der Honda ist ein Mildhybrid, bei dem Elektro- und Benzinmotor fest verbunden sind, und sie drehen stets beide, selbst während der kurzen, reinen Elektrophasen dreht der Verbrennungsmotor leer mit, da er nicht entkoppelt werden kann (aus Kostengründen keine Kupplung). Um dabei die Pumpverluste zu minimieren, werden die Ventile geschlossen. Kompression und Dekompression halten sich praktisch die Waage, sodass der Verbrennungsmotor nahezu verlustfrei mitläuft. Honda hat auch die Version mit offenen Ventilen getestet und dabei deutlich höhere Verluste festgestellt.

Über die Effizienz verschiedener Elektrifizierungsgrade von Mildhybridantrieben wurden diverse Untersuchungen durchgeführt. Eine Zusammenfassung der Resultate finden Sie auf Seite 24. **AR**



Der Jazz ist Hondas Topseller. Und er stellt jetzt den preiswertesten H