HONDA

Honda Jazz

Puce malicieuse

La quatrième génération de Honda Jazz change les codes. Au programme: motorisation hybride uniquement et plein de petites attentions qui la rendent toujours aussi attachante.

Précurseur de l'électrification dans le sillage de Toyota au début des années 2000, Honda a lamentablement lâché l'affaire dès le milieu des années 2010, du moins en Europe. En 2018, le «H» revoit sa stratégie et décide de convertir sa gamme du Vieux-Continent à la fée électricité. Le CR-V Hybrid a ouvert le bal, suivi de la très réussie Honda «e» 100% électrique, la Jazz et le nouveau HR-V.

Quatre cylindres et deux moteurs électriques

Sous son capot, la nouvelle Honda Jazz accueille le groupe motopropulseur à l'architecture «e:HEV» de la marque, comme le CR-V. Un 4-cylindres 1.5 l à cycle Atkinson de 97 ch entre 5500 et 6400 t/min et 131 Nm assume la partie thermique. Son rendement peut atteindre 40,5%. Il s'associe à deux moteurs électriques: le premier pour la traction, le second comme générateur pour la petite batterie lithium-ion. Ensemble, ils développent une puissance totale de 109 ch et 253 Nm de couple. Les performances sont très honnêtes avec un 0 à 100 km/h abattu en 9,4 secondes. La consommation annoncée (WLTP) atteint 4,5 l/100 km pour des émissions de CO_2 de 102 g/km.

Comment ça marche?

La transmission est assurée par une boîte de vitesses «E-CVT» à pignon unique. Mais l'originalité du système e:HEV de Honda réside dans le fonctionnement des moteurs. A basse vitesse, le bloc thermique se désaccouple des roues motrices. Il entraîne alors uniquement le générateur, à l'image d'un prolongateur d'autonomie, pour recharger la batterie lorsque nécessaire. Seul le moteur électrique actionne les roues. A vitesse élevée ou lors de fortes sollicitations, l'embrayage se referme automatiquement et dirige le couple du moteur essence directement vers les roues. Il prend alors le dessus sur le moteur électrique, qui opère ainsi en soutien au thermique. Honda annonce ainsi des roulages à 86% en électrique en ville, 54% électrique et 31% en hybride sur route et 73% en thermique sur autoroute. Notons enfin que la nouvelle Honda Jazz ne propose pas de mode 100% électrique, que l'on peut cependant imposer via une commande ad hoc.

Modularité exemplaire

La carrosserie monovolume de la Jazz lui permet d'offrir une habitabilité et une modularité exemplaires. Les portes arrière s'ouvrent à 90°, pour une accessibilité op-

timale. Bien qu'homologuée pour trois passagers, la place centrale est vraiment un siège d'appoint. En revanche, l'espace aux jambes est royal, la garde au toit largement suffisante et la luminosité globale de l'habitacle est agréable.
Malgré ses «petits» 4,04 m de longueur, la Jazz propose un volume de chargement de cargo. Le coffre dispose de 304 litres, extensibles à 1203 litres, une fois les dossiers arrière rabattus. Honda reconduit sa banquette «Magic Seats»; les assises de la banquette se relèvent, offrant un volume gigantesque derrière les sièges avant, capable d'avaler valises, vélo ou tout autre objet encombrant. Et c'est toujours une exclusivité Honda!

HONDA

La carrosserie monovolume de la Jazz lui permet d'offrir une habitabilité et une modularité exemplaires.

Confort et facilité d'utilisation

Le conducteur fait face à deux écrans: le premier, de 7 pouces, pour l'instrumentation, le second de 9 pouces pour le système d'infodivertissement. L'implantation basse et la surface plane de la planche de bord permettent de dégager le champ de vision du conducteur.
L'agencement fait quelques progrès, notamment dans le choix des matériaux, même si quelques plastiques peu flatteurs persistent çà et là. Honda a en outre mis un point d'honneur à soigner le confort de ses assises, dignes du segment supérieur.

Equipement pléthorique

En matière d'équipement, Honda n'y est pas allé avec le dos de la cuillère. Dès le niveau de finition intermédiaire «Elégance», le système d'infodivertissement embarque la commande vocale, Apple CarPlay/Android Auto sans fil et le manuel d'utilisation interactif. L'app MyHonda+ permet en outre d'interagir avec la voiture à distance: pour le verrouillage, l'envoi d'itinéraires à la navigation, le positionnement de la voiture et la possibilité de limiter le rayon d'action d'utilisation de la voiture dans le cadre d'un prêt. Dans ce cas, le propriétaire reçoit une notification dès que l'auto sort du périmètre défini. Enfin la Jazz s'intègre dans l'écosystème Internet du propriétaire, au même titre qu'un ordinateur, une console de jeu ou un service de *streaming*. Devant une telle armada technologique, on regrettera en revanche une petite mesquinerie digne des premium allemands: l'absence d'un chargeur de smartphone par induction, même en option. Ce d'autant qu'un logement s'y prêterait bien, au bas de la console.

Douce et ludique

A la conduite, on distingue parfaitement les différents modes de conduite définis par Honda. Le passage de l'un à l'autre s'effectue en douceur et presque de manière imperceptible, dès lors qu'on n'y prête pas particulièrement attention. En ville, la nouvelle Jazz est une auto électrique, avec des accélérations franches et un silence de fonctionnement exemplaire. La position «B» du sélecteur de vitesse officie comme frein moteur, tout en régénérant la batterie. Avec un minimum d'anticipation et de fluidité dans la conduite, on se passe facilement de la pédale des freins pour décélérer. Dès que la batterie est vide, le 4-cylindres s'ébroue et ronronne dans un niveau sonore acceptable.
Sur les tronçons plus roulants, le moteur thermique prend les commandes. La boîte de vitesses à pignon unique dispose de rapports virtuels qui jugulent les habituelles montées en régime incongrues des boîtes de vitesses à variation continue. Notre essai a emprunté différents tracés représentatifs (ville, route de campagne, autoroute). Avec une conduite de «bon père de famille», nous avons relevé une consommation moyenne de 4,3 l/100 km, mieux que l'annonce du constructeur!
Sur le plan dynamique, la nouvelle Jazz conserve les qualités qui ont fait sa réputation. L'amortissement, habituellement relativement ferme sur le modèle, permet un maintien parfait de la caisse. Les progrès, en confort des sièges et rigidité de la structure, permettent de fortement diminuer les répercussions des aspérités de la chaussée dans l'habitacle; c'était un grief récurrent sur les générations précédentes. En outre, la puissance et le couple du moteur se jouent admirablement bien des 1300 kg de notre puce. C'est avec plaisir et rigueur qu'elle s'adonne à une conduite plus enjouée.
La Honda Jazz est disponible à partir de 24 400.- francs. Son tarif la positionne dans la fourchette haute de la catégorie des citadines hybrides. Toutefois, il est à mettre en regard des performances et de l'équipement, eux aussi au-dessus du lot, qu'offre la nouvelle Jazz. ■

JÉRÔME MARCHON

FICHE TECHNIQUE

Honda Jazz	Hybrid
Moteur ICE, cylindrée	L4, 1498 cm^3
Puissance max. système	109 ch (80 kW)
Couple max. / régime	253 Nm
0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse max.	175 km/h
Autonomie électr. (WLTP)	- km
Carburant	Essence
Conso. constr. WLTP (mesurée)	4,5 (4,3) l/100 km
Poids à vide	1228 kg
CO_2 (WLTP)	102 g/km
Prix de base	24 400.- CHF

Davantage d'images