



1.4i ES CVT



La nouvelle petite nipponne, avec son capot très court et son pavillon surélevé, joue de son habitabilité record et de sa ligne croquante pour séduire. La Jazz connaît sa partition. Elle est agile, vive, une parfaite citadine, chère cependant pour ce qu'elle offre... Elle ajoute par rapport à ses concurrentes sa polyvalence de routière grâce à son châssis bluffant de précision, comme celui de toutes les Honda.

La Jazz se décline uniquement en 5 portes, qui s'ouvrent généreusement. Étonnamment, à l'arrière, trois adultes peuvent prendre place et



trouver leurs aises. La largeur aux épaules, l'espace aux genoux et la garde au toit sont surprenants. Tout en préservant un volume suffisant pour les bagages.

Le bloc moteur intelligent de type "i-DSI" (Dual & Sequential Ignition), élaboré et peaufiné par les motoristes de chez Honda, monte dans les tours dès qu'on le sollicite. En ville, c'est un régal. Deux bougies par cylindres sont montées en diagonale sur une chambre de combustion élaborée. Nonante pour cent du couple sont disponibles entre 2000 et 5000 t/min.

D'autant que ce moteur est complété par une boîte CVT (transmission variable en continu) douce et efficace qui s'adapte aux sollicitations du conducteur. À la différence d'une boîte automatique classique, la CVT offre une infinité de rapports de démultiplication, sans manœuvre de débrayage, sans à-coups lors des accélérations et des ralentissements.

**Mini Monospace**  
Prix du modèle testé : **17.230 €**  
TMC : **61 €**  
TR : **142 €**  
Autonomie : 42 litres = 600 km

L'électronique détermine en temps réel le rapport idéal en fonction du régime du moteur. Elle évite ainsi les effets de moulinage. Un mode



"Sport" autorise une conduite plus musclée. Un mode court sert aussi pour les avancées dans les files et pour ajouter du frein moteur dans les situations qui le nécessitent. Pour ceux qui aiment diriger la commande, un mode semi-automatique à sept rapports prédéfinis est commandé séquentiellement au volant. En mode "S", les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> vitesses sont inaccessibles. Regrettons peut-être le volume sonore du

moteur, des flux aérodynamiques et de quelques imprécisions de montage.

Le réservoir de carburant est placé sous les sièges avant, ce qui donne un plancher plat pour

tout l'espace arrière. Cette solution facilite la modularité des sièges arrière avec ses nombreuses possibilités de chargement. Les manipulations sont aisées depuis l'embrasure des portes arrière. Les assises des sièges arrière repliées (2/3, 1/3), une surface importante de chargement est disponible quand le hayon est calé par une autre voiture par exemple.



En plus des maintenant traditionnels équipements de sécurité (ABS, double airbags...), la Jazz propose un autoradio CD, une climatisation manuelle, des poches de rangement dignes de ce nom dans les contre-portes et sous la planche de bord, des aumônières aux deux dossiers des sièges avant, les rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, les lèves vitres avant électriques. Par contre, il manque un pose pied à gauche. La direction assistée dispose de sa propre motorisation, solution économique en carburant. Elle est asservie à la vitesse. Plus le véhicule va vite, plus la direction est affermie.

