

Biltest: Honda Jazz Hybrid



Lite i skymundan av Toyota har Honda utvecklat ett helt hybridbilsprogram, inklusive den billigaste fullhybriden på marknaden. Vi tycker hybridtekniken kostar mer än den smakar.

Hybridbilarna måste hata trängselavgifter. Innan de infördes, var det rejäla bilköer och mycket stillastående åtminstone i Stockholm. När nu trafiken flyter till och med där, är värdet med hybridtekniken begränsad i Sverige.

När Jazz Hybrid kom gick den om Toyota Prius i den japanska bilförsäljningen och blev Japans mest sålda bil. I Sverige är förväntningarna lägre – en promille av den svenska bilförsäljningen, ungefär 300 bilar, ska bli hybrid-Jazz i år.

Offra lite, få lite

Den som väljer hybridversionen av Jazz får offra lite. Elmotorn ligger under bagageutrymmet som därmed krymper nästan hundra liter, medan maxlasten är 110 kilo lägre och släpvagnen får lämnas hemma. Dessutom är bensinmotorn nedtrimmad

Honda Jazz Hybrid

Mått: Längd 390 cm, bredd 170 cm, höjd 166 cm, tjänstevikt 1 258 kg

Sittplatser: 5

Bagage: 303 l, 883 l med fällt baksäte, maxlast 342 kg

Motor: Förbränningsmotor (bensin) 88 hk, elmotor 14 hk

Förbrukning: 0,45 l/mil, 104 g CO₂/km

Toppfart: 177 km/h

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-NCAP, dubbla krockkuddar fram, sidokrockkuddar och sidokrockgardiner, låsningsfria bromsar och antisladdsystem.

Pris: Från 189 900 kr. Förmånsvärde 771 kr/mån (2011 ut).

Förmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, 40% reducerat förmånsvärde 2011, därefter ingen sänkning.

Garantier: Vagnskadegaranti 3 år, fabriksgaranti 3 år/10.000 mil, lackgaranti 3 år, rostskyddsgaranti 12 år, hybridsystemgaranti 5 år/10.000 mil, Honda Assistans 3 år.

11 hästar. Det är inga stora upppoffringar, särskilt som bilens unika flexibla lastutrymme är kvar och de färre bensinhästarna lite drygt motsvaras av nya elhästar.

Inte får man särskilt mycket heller. Elmotorn på 14 hk kan inte jobba ensam, som i en Prius, och bilen startar alltid på bensin. Att bensinmotorn stängs av när den inte behövs har hybrid-Jazz gemensamt med alltför normala bilar – och Jazz system imponerar inte eftersom det tvekar att stänga av i tät trafik med många stopp. Hybridversionen har lite mer krom i fronten och annorlunda glas på bakljudsen, det är enda synliga skillnaden.



Mer surr än vroom

Jazzen delar teknik med CR-Z, den första sportbilshybriden (se separat test). Skillnaden är som natt och dag, särskilt som Jazz har en steglös CVT-växellåda som orsakar ett högt och plågat surr när man trampar på gasen, men inte mycket till acceleration. 0-100 går på tretton sekunder, vilket betyder att man är långsammast iväg från rödljuset utom de allra första metrarna då man har hjälp av att elmotorns kraft kommer direkt. Ganska snabbt märker man dock att 14 elhästar inte är mycket till krafttillskott.

Växlar jag med paddlarna bakom ratten, så väljer bilen simulerade växellägen. Honda har länge propagerat för CVT men aldrig lyckats övertyga särskilt många, och det är synd att hybrid-Jazzen inte finns med vanlig växellåda, som CR-Z.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Magic – eller bara märkligt?

Honda gör stort nummer av Jazz "magic seats", som innebär att baksätet med ett enkelt handgrepp kan lyftas upp, så att det blir ett utrymme mellan framsätet och den nu hängande baksätessoffan. Men det är bättre att fälla baksätet på vanligt vis, då får man ett sammanhängande bagageutrymme, som är praktiskt taget plant också i hybridversionen.

I framsätet sitter man bra, sätet och ratten kan ställas in åt alla håll, och det enda som stör är extrapelaren snett framåt som stör sikten i stadstrafik. Bilens korta nos och tvära akter tillsammans med den elektriska styrservon gör den väldigt lättparkerad. I baksätet njuter man av takhöjden och den fina sikten ut, särskilt jämfört med Insight och Prius. Däremot är det dåligt att det inte finns ordentligt med förvaringsutrymmen i dörrarna, bara en flaskhållare.



Alla Jazz har fått styvare fjädring för att komma till rätta med kritiken mot bilens svampighet, och hybridversionen har styvats upp lite extra för att kompensera elmotorn fram och batteriet bak. CVT-

lådans ylande förtar alla eventuella tankar på att köra sportigt, så fjädring och stötdämpning funkar utmärkt.



Småsnål – men räcker det?

I jämn fart på landsväg drar Jazzen lika mycket som andra bilar, då förlorar den på ökad vikt vad den tjänar på elhästarna. I stan hålls förbrukningen nere på 0,46 liter per mil mot 0,67 för motsvarande "enbart bensin-Jazz". Under vårt prov, med vinterdäck, snittar vi 0,52. Då kör vi med Econ-knappen intryckt. Då minskar motoreffekten och vridmomentet fyra hästar, samtidigt som bromskraftsåtervinningen ökar. Eftersom det ändå inte är någon racer, är det lika bra att köra så hela tiden, utom möjligen stekheta sommardagar – i Econ-läge stängs luftkonditioneringen av när bilen står still.

Honda hjälper mig att köra snålt också genom en vanlig förbrukningsmätare, en blomstersymbol som växer fram på instrumentpanelen när jag kör mjukt och instrumentbelysningen som skiftar från blått till grönt om jag är lätt på foten.

Dryga halvlitern är bra, men motsvarande förbrukning och klimatpåverkan fås i en rad billigare dieslbilar. Det är också en deciliter mer än Toyotas hybrid-Auris, med mer avancerad teknik men inte särskilt mycket högre pris.

Honda tar 35 000 kronor mer för hybriden än för den motorstarkare Jazz 1,4 medan den något svagare Jazz 1,2 är hela 50 000 kr billigare. Hybriden är den enda miljöbilsklassade versionen, de övriga missar gränsen med några retfulla centilitrar, men det är ändå omöjligt att tjäna in merkostnaden om inte hybridens andrahandsvärde blir oerhört högt. För den som har förmånsbil har hybridbilar tidigare varit högtintressanta, med 40 procent sänkt förmånsvärde, men efter 2011 är det slut.

Jazz är en duglig bil, och med hybridtekniken blir den lite bättre. Men det räcker inte ända fram, särskilt som Jazz-hybriden är en av de allt färre bilar där man också måste offra lite för att minska sin miljöpåverkan.



Vi gillar

- Låg förbrukning i stadstrafik
- Mängder miljöinformation till föraren
- Gott om utrymme och bra sikt i baksätet

Vi ogillar

- För klen elmotor
- För hög merkostnad
- Surrande från motor och växellåda

Överväg också

- Snåldieselversionen av t.ex. Ford Fiesta och VW Polo
- Toyota Auris Hybrid; dyrare men med verkliga hybridvinster
- VW Golf eller Ford Focus i etanolversion



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: April 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.