

HONDA JAZZ

INTRODUCCIÓN	2
CARROCERÍA Y SEGURIDAD	10
INTERIOR	13
MOTOR Y TRANSMISIÓN	18
CHASIS	22

www.infoautomovil.es

NUEVO HONDA JAZZ

- **Un nuevo Jazz con elementos innovadores y que acentúa las mejores características de su predecesor**
- **Niveles de consumo excepcionales, más potencia y menos emisiones gracias a los nuevos motores i-VTEC**
- **Nueva transmisión manual robotizada de seis velocidades i-SHIFT**
- **Diseño del habitáculo más espacioso y estructura de carrocería ACE para reducir los daños en caso de impacto**
- **Diseño completamente basado en la flexibilidad: interior aún más amplio y versátil**
- **Asientos traseros modulares dotados de una excelente flexibilidad, y ahora abatibles con un solo movimiento**
- **Maletero de doble altura (versiones 1.4 litros) que incrementa aún más la versatilidad del interior**
- **Habitáculo más refinado, con materiales de alta calidad y una magnífica visibilidad durante la conducción**

El nuevo Honda Jazz se presenta con un "look" totalmente renovado que toma prestadas todas las virtudes de su predecesor y le añade más espacio interior, más funcionalidad y unos motores más potentes y económicos en un diseño elegante y moderno.

A primera vista, el diseño exterior es más una evolución que una revolución, pero el sutil cambio de imagen es sólo una pequeña parte de los miles de cambios que han provocado la gran transformación del nuevo Jazz. Conserva aspectos del Jazz anterior, como la disposición del depósito de combustible en posición central y la modularidad de sus asientos ("Magic Seats") que le confieren una flexibilidad interior única en el mundo. Pero, a la vez que mantiene un espacio interior comparable al de los vehículos de una categoría superior, el nuevo Jazz incorpora cambios en todas las áreas, con lo que vuelve a convertirse en un referente y promete renovar el éxito cosechado en su segmento. La anterior generación del Jazz consiguió más de 50 premios y se comercializaron más de dos millones de unidades en todo el mundo desde su lanzamiento en el año 2001.

El nuevo Jazz es más grande y el diseño de habitáculo proporciona más visibilidad y mayor espacio, especialmente en las plazas traseras y en el maletero. La modularidad de los asientos permite ahora que se abatan con un único y fácil movimiento y su versatilidad se complementa con un nuevo maletero de doble altura (en las versiones 1.4l) que añade más espacio para transportar equipajes y otros objetos.

Este nuevo modelo incorpora ahora un alto nivel de equipamiento en cuanto a medidas de seguridad, que incluye la estructura de carrocería ACE (Advanced Compatibility Engineering) de Honda, reposacabezas activos en los asientos delanteros y VSA (en las versiones 1.4). Unas llantas de mayor tamaño (según versiones), ciertos retoques en la suspensión y el aumento de la batalla y el ancho de vía mejoran la agilidad y el confort durante la conducción. Los nuevos motores i-VTEC de 1.2 litros/90 CV y 1.4 litros/100 CV proporcionan mejores prestaciones al tiempo que introducen niveles de consumo excepcionales. A esto se añade la disponibilidad de

una transmisión manual automatizada de 6 velocidades en la versión de 1.4 litros, una auténtica novedad en este segmento.

Menor consumo y menos emisiones gracias a los dos nuevos motores

Los nuevos motores de gasolina, más potentes y con un consumo considerablemente inferior, están diseñados pensando en clientes que quieran obtener consumos similares a los de los motores diesel. Su equilibrio entre economía y prestaciones no tienen equivalente en su segmento. Los nuevos motores de 1.2 y 1.4 litros, dotados de la tecnología de distribución variable VTEC de Honda y cuatro cilindros, se combinan con una transmisión manual de 5 velocidades o, en el caso del motor 1.4 litros, también con la transmisión manual automatizada de 6 velocidades i-SHIFT de Honda, con levas incorporadas en el volante.

Ambos motores se comportan con agilidad y máximo par en todo el rango de velocidades.

Las versiones con transmisión manual incorporan un indicador luminoso de velocidades o SIL (Shift Indicator Light) parecido al del nuevo Accord, que permite conocer al conductor el punto óptimo del cambio de velocidad y mejorar así el consumo.

Diseño del habitáculo de mayores dimensiones que ofrece más espacio

Con 3.900 mm de longitud, 1.695 mm de anchura y 1.525 mm de altura, el nuevo Jazz se sitúa en un espacio único entre el segmento B y el de los monovolúmenes del mismo segmento, con lo que consigue ofrecer el diseño de los primeros y el sentido práctico de los últimos.

En conjunto, la altura sigue siendo similar, pero el nuevo Jazz ha crecido 55 mm en longitud y unos 20 mm en anchura. La batalla también es 50 mm más larga y los anchos de vía delantero y trasero han aumentado 35 y 30 mm respectivamente, lo que implica mayor estabilidad.

A pesar del aumento de las dimensiones, el diámetro de giro de 9,8 m, es igual al de la versión anterior, lo que, unido a las mejoras de visibilidad, facilita la maniobrabilidad en ciudad.

Asimismo, entrar o salir del nuevo Jazz es aún más fácil gracias a un mayor ángulo de apertura de las puertas traseras y un sistema de apertura en tres fases que facilita el acceso en aparcamientos estrechos.

Pero lo más destacable en este nuevo modelo es el diseño del habitáculo, en el que el parabrisas se ha desplazado hacia delante para crear una curva prácticamente continua desde el frontal hasta los paragolpes traseros. Este moderno diseño se complementa con grandes ópticas que se prolongan en curva hasta los laterales del vehículo y un paragolpes frontal que se combina con una parrilla tipo panel de abeja que le confiere un aspecto muy deportivo.

La amplia distancia entre ejes y el ancho de vía proporcionan una imagen de solidez reforzada por un paso de ruedas robusto y neumáticos más grandes en todas las versiones, con llantas de acero de 15 pulgadas en las versiones 1.2 y en algunas versiones 1.4, llantas de aleación de 15 pulgadas en algunas versiones 1.2 y llantas de aleación de 16 pulgadas y cinco radios dobles en la versión más alta del motor 1.4 litros.

El diseño de la parte trasera es igualmente original, ya que se estrecha hacia la parte alta del techo, y va trazando una ligera curva descendente sin quitar espacio para la cabeza de los ocupantes de las plazas traseras. Un embellecedor negro satinado situado sobre la placa de matrícula "prolonga" la línea de la luneta trasera hacia abajo para otorgarle un aspecto muy particular.

Nueva estructura de carrocería ACE

La seguridad del nuevo Jazz se ha incrementado gracias al uso de la carrocería de compatibilidad avanzada (ACE) de Honda, un concepto que se está introduciendo progresivamente en toda la gama de vehículos Honda y que está compuesta de una sección poligonal cruzada de alta absorción de la energía, con un bastidor superior que absorbe la parte superior de energía la energía de la colisión, y un bastidor inferior. Esto ayuda a evitar la desalineación entre vehículos de diferentes tamaños y formas. Además, dispersa las fuerzas a través de varias vías de absorción del impacto e impedir así la deformación del habitáculo.

Todas las versiones incluyen de serie airbags delanteros y laterales, airbags de cortina de longitud completa y cinturones de seguridad delanteros y traseros de tres puntos (los delanteros con pretensores). El airbag del acompañante puede desactivarse para poder colocar en el asiento delantero una sillita de bebé en sentido contrario al de la marcha y, por primera vez, el Jazz incorpora aviso de cinturón de seguridad para los asientos delanteros y traseros. Los asientos delanteros incluyen reposacabezas activos para minimizar los riesgos de lesiones cervicales.

Como en el caso del resto de modelos Honda, el nuevo Jazz ha sido sometido a las rigurosas pruebas de choque entre vehículos que la compañía realiza en el centro de I+D de Tochigi. Tales pruebas, que se llevan a cabo para mejorar la seguridad en caso de impacto real, se realizan utilizando diferentes automóviles, de distintos tamaños y pesos. El uso de esa variedad de vehículos proporciona a Honda la seguridad de que el Jazz está optimizado para minimizar los daños de los ocupantes de los dos vehículos implicados en una posible colisión.

Dos puntos de anclaje ISOFIX situados en los asientos traseros izquierdo y derecho, y los puntos de anclaje del techo garantizan la correcta instalación de la sillita para niños.

Cabina más espaciosa, refinada y funcional

La ingeniosa configuración del habitáculo del Jazz anterior, con su suspensión compacta y la disposición del depósito de combustible en posición central para aumentar el espacio de carga, unida al incremento de las dimensiones externas del nuevo modelo han dado lugar a nuevos niveles de confort en el interior del vehículo.

El ligero aumento de la longitud y la anchura se ha traducido en un mayor espacio para los ocupantes, a lo que se añaden las ventajas que reporta el leve desplazamiento del parabrisas hacia delante, que convierte al nuevo Jazz en el vehículo más espacioso y flexible de su segmento.

Los ocupantes de las plazas traseras ahora disponen de 18 mm más de espacio para las piernas, en tanto que la distancia entre los ocupantes de las plazas delanteras y las traseras ha aumentado 30 mm. Asimismo, el

ligero incremento de la anchura del vehículo se traduce en más espacio para los hombros, en concreto, 44 mm en la parte delantera y 43 mm en la parte trasera.

La visibilidad también ha mejorado considerablemente. La anchura de los pilares A se ha reducido, se ha incrementado el tamaño del parabrisas y además las lunas tienen tres veces el tamaño de las del modelo anterior, lo que facilita una conducción más relajada favorecida por la incorporación de reposacabezas traseros retráctiles para asegurar que nada obstaculice la visión a través de la luneta trasera.

“Magic Seats” ahora abatibles con un solo movimiento

Tras el éxito cosechado por la original configuración de los asientos traseros de la anterior generación, no es de extrañar que Honda haya optado por una solución similar en los asientos del nuevo Jazz que, aunque funcionan siguiendo el mismo principio, ahora resultan más cómodos porque se abaten con un solo movimiento. Ya no es necesario mover los asientos delanteros hacia delante para abatir los asientos traseros, sino que, gracias a que los reposacabezas de estos últimos están prácticamente alineados con el respaldo, tienen espacio suficiente para abatirse incluso cuando los asientos delanteros están colocados en la posición más alejada del salpicadero.

La superficie de piso resultante en este modo de configuración (**Utility Mode**) mide 1.720 mm de longitud. La superficie de carga disponible en el modo **Long Mode** es aún mayor, ya que el asiento del acompañante se desplaza al máximo hacia el frente y se reclina su respaldo, lo que da lugar a un espacio de carga de 2,4 m.

Al volver a levantar los respaldos de los asientos traseros, las banquetas del asiento permanecen unidas al respaldo, en cuya posición (**Tall Mode**) se crea una segunda zona de carga entre los asientos delanteros y traseros que puede dar cabida a objetos de hasta 1.280 mm de altura. Además, ahora el acceso es más cómodo gracias a la mayor apertura de las puertas traseras. Incluso se ha habilitado un compartimento en la banqueta del asiento trasero izquierdo para guardar, entre otras cosas, el manual de instrucciones del vehículo.

Nuevo maletero de doble altura (versiones 1.4)

La extraordinaria practicidad de los asientos se complementa en el nuevo Jazz con un espacio de carga flexible basado en los mismos principios que los del Honda CR-V. El maletero de doble altura, en las versiones 1.4i, proporciona una segunda zona de carga oculta por un doble panel (**Regular Mode**). El compartimento inferior, de 230 mm de profundidad y 64 litros de capacidad, es perfecto para guardar material deportivo, prendas u objetos húmedos y, una vez cubierto, queda aislado del resto del equipaje.

El panel puede retirarse por completo o plegarse contra los asientos traseros para aprovechar al máximo el espacio disponible, lo que resulta muy útil para transportar objetos altos (**Tall Mode**). Como alternativa, en lugar de plegar todo el panel contra los asientos traseros, su mitad posterior puede plegarse hacia arriba para crear una bandeja a media altura y obtener así doble espacio de carga (**Upper/Lower Mode**). Los objetos más pesados pueden almacenarse en la parte inferior y los más ligeros en la parte superior de la bandeja y, puesto que incluye una red portaobjetos, es perfecto para mantener objetos afilados o punzantes sujetos durante el viaje.

La capacidad total del maletero es de 399 litros (VDA) en las versiones 1.4i, superior a la de algunos monovolúmenes compactos y de las mejores del segmento B. El Jazz anterior tenía una capacidad total de 380 litros (VDA).

Interior más refinado

El uso de materiales de alta calidad, más agradables al tacto, y con colores y un diseño más elegantes confieren al habitáculo un aire distinguido.

Unos asientos más cómodos y de mejor apoyo, el reposapiés para el conductor, el asiento del conductor regulable en altura, el volante regulable en inclinación y altura, así como unos asientos traseros más amplios son sólo algunas de las características que contribuyen a crear un interior más confortable y relajante. La mayor rigidez de la carrocería y un mejor aislamiento contra el ruido también ayudan a crear esa atmósfera de confort. Y para añadir mayor sensación de espacio, las versiones más altas de la gama Jazz están equipadas con un techo panorámico que se prolonga hasta los asientos traseros a fin de aumentar la luminosidad. Por último, la luna antitérmica, junto con la cortinilla eléctrica del techo garantizan la comodidad del viaje.

Las versiones altas de la gama cuentan con volante y pomo del cambio en piel. Además, algunas versiones también incorporan reposabrazos en los asientos delanteros y traseros, control de crucero, y luces y limpiaparabrisas de activación automática.

Asimismo, todas las versiones incorporan retrovisores exteriores térmicos que, en las versiones más altas, además son retráctiles y eléctricos.

El panel de instrumentos es retroiluminado a fin de garantizar una buena visibilidad en todo momento e incluye acabados en gris plata, gris metalizado y rojo.

Una pantalla de información situada en el centro del velocímetro proporciona diferentes datos de utilidad controlados mediante los mandos de control integrados en el volante, entre los que se encuentran la advertencia de exceso de velocidad, consumo instantáneo y medio, autonomía del vehículo, temperatura exterior y testigo de avisador de servicio técnico.

Compatible con el iPod

Integrado de manera discreta en el salpicadero, el sistema de CD/radio que incorporan las versiones 1.2l incluye funciones de reproducción de MP3/WMA y ajuste automático del volumen según la velocidad. Las versiones altas de la gama incluyen también cuatro altavoces de serie con un par de altavoces de agudos y un adaptador USB situado en el compartimento portaobjetos de la consola central. Esto permite conectar iPods y otros dispositivos de música portátiles para reproducirlos a través del sistema de audio del Jazz y, al mismo tiempo, recargarlos (según el tipo de dispositivo).

Las versiones más altas de la gama también incorporan un dispositivo Bluetooth para teléfono móvil que permite usarlo en modo manos libres mediante un mando integrado en el volante.

El nuevo Jazz incorpora numerosos espacios y compartimentos para guardar objetos distribuidos por todo el habitáculo y hasta 10 bandejas/posavasos repartidos por el interior del vehículo: dos en la parte delantera de la consola central, dos detrás del freno de mano, una a cada extremo del salpicadero y otra en cada una de las puertas. Otros compartimentos incluyen las guanteras superior e inferior, un portaobjetos a la derecha del

volante, un compartimento convertible en la consola central y, en las versiones altas, bolsillo en el respaldo del asiento del acompañante.

El aire acondicionado es de serie en las versiones en toda la gama, con climatizador en las versiones 1.4 litros. El nuevo sistema es más eficiente y posee mejor capacidad de refrigeración. Las versiones altas de la gama incluyen una salida en la guantera superior que puede abrirse para crear una corriente de aire frío con la que enfriar las bebidas.

Transmisión i-SHIFT de Honda (transmisión manual robotizada de 6 velocidades)

La transmisión manual robotizada de 6 velocidades i-SHIFT de Honda, introducida por primera vez en la gama Civic, está disponible para la motorización 1.4. Además de proporcionar mejores consumos que los cambios automáticos o el sistema CVT, esta transmisión permite al conductor elegir entre un tipo de conducción más relajado con el modo automático o una conducción deportiva con el modo manual, para el cual se utiliza la palanca de cambios o las levas integradas en el volante.

Los modos manual o automático se seleccionan moviendo la palanca de cambios a la izquierda de la guía principal, en tanto que los cambios secuenciales del modo manual se realizan moviendo la palanca hacia delante (cambio a velocidades superiores) o hacia atrás (cambio a velocidades inferiores) en dicha guía.

Sólo se precisan movimientos cortos, lo que añade sensación de conducción deportiva, y el actuador del embrague facilita unos cambios particularmente suaves y rápidos.

En el modo automático es posible cambiar momentáneamente al modo manual (con las levas) para reducir velocidades y conseguir así más aceleración.

Las versiones equipadas con la transmisión i-SHIFT también cuentan con asistencia de arranque en pendiente (HSA) que mantiene los frenos activados durante unos momentos al arrancar en cuesta para evitar el deslizamiento del vehículo hacia abajo.

Conducción más dinámica, más confort

El uso de llantas más grandes (15 o 16 pulgadas, según la versión) apunta a la introducción de mejoras en los sistemas de suspensión y dirección del Jazz, diseñados para proporcionar una conducción más ágil y mayor comodidad.

La rigidez de la carrocería se ha mejorado considerablemente, en particular la rigidez lateral en la parte delantera del vehículo, que facilita una conducción más deportiva y una suspensión más flexible. En conjunto, el aumento de la batalla, el ancho de vía y las llantas han beneficiado a la estabilidad y la adherencia, pero se han introducido una serie de cambios en la geometría y estructura de la suspensión MacPherson del tren delantero y la barra de torsión del tren trasero. Entre ellos se incluye la revisión de los bujes y el ángulo y el desplazamiento de avance en el tren delantero, junto con el cambio de la sección transversal de la barra de torsión y la prolongación de los brazos de arrastre traseros.

El sistema EPS (dirección eléctrica) se ha revisado en profundidad, lo que ha dado lugar a mayor agilidad de respuesta y estabilidad, y contribuye a mejorar la sensación de diversión al volante conseguida con las mejoras introducidas en otras áreas del chasis. La mayor solidez de los componentes, el aumento de la capacidad y los cambios en la geometría antes mencionados proporcionan un fácil manejo del volante a baja velocidad, buena estabilidad a alta velocidad y mejoras en el retorno de la dirección al centro.

Las versiones 1.4 litros cuentan con el sistema de control de estabilidad y tracción VSA (Vehicle Stability Assist) de Honda, que ayuda a mantener el control en curvas, aceleraciones y maniobras repentinas, ya que aplica los frenos y controla el par motor en función de las necesidades.

La capacidad de frenado se ha mejorado con mordazas delanteras más grandes, en tanto que los cambios en el pedal de freno han mejorado el tacto del freno. Además de los frenos de discos delanteros y discos traseros, se ha añadido ABS, EBD y sistema de asistencia a la frenada.

Éxito mundial

Desde su lanzamiento en Japón en el año 2001, el éxito del Jazz ha ido creciendo hasta convertirse en el vehículo más popular de Honda de la gama de utilitarios pequeños. Con el tiempo, se ha convertido en un automóvil global comercializado en 115 países, con unas ventas anuales en torno a las 400.000 unidades y unas ventas totales acumuladas en todo el mundo de dos millones de unidades. En la actualidad, el Jazz se fabrica en seis plantas de cinco países.

El nuevo Jazz ya está a la venta en Japón (donde se comercializa bajo el nombre de Fit), país en el que ha sido galardonado con el premio Coche del Año 2007-2008, con lo que se repite la historia del primer Honda Fit comercializado en 2001. El Fit también está disponible en el mercado norteamericano, donde está recibiendo una excelente acogida desde su lanzamiento hace 2 años. El nuevo Jazz se pondrá a la venta en Europa en el mes de noviembre.

Los planes de Honda en Europa prevén ampliar las ventas del Jazz de 80.000 unidades a más de 100.000 unidades al año.

El Jazz proporciona el estilo de los vehículos de cinco puertas del segmento B y la versatilidad de los monovolúmenes del segmento B-MPV.

La presentación europea del nuevo Honda Jazz será en el Salón del Automóvil de París en octubre, justo antes de su comercialización a finales de año.

Una amplia gama de accesorios donde elegir

El Jazz ofrece una extensa gama de accesorios para que cada cliente pueda adaptar el vehículo a sus necesidades y preferencias.



CARROCERÍA Y SEGURIDAD

- **Nuevo diseño del habitáculo**
- **Mayor longitud y anchura de la carrocería**
- **Aumento de la batalla y el ancho de vía**
- **Nueva carrocería de compatibilidad avanzada (ACE) más rígida que reduce los daños en caso de impacto**
- **Seis airbags, reposacabezas activos en asientos delanteros, dos puntos de anclaje ISOFIX, cinco cinturones de seguridad de 3 puntos, cinturones delanteros con pretensores**

Una gran parte del éxito del Jazz se debe indudablemente a su inteligente combinación de prestaciones y funcionalidad, algo que se ha conservado en el nuevo modelo. Sin embargo, aunque el diseño ha avanzado en un sentido evolucionario más que revolucionario, el Jazz es aún más espacioso, y maximiza el confort y la capacidad de carga para proporcionar una flexibilidad completa.

La novedosa disposición del depósito de combustible en posición central se ha repetido en el nuevo modelo por su utilidad y el mejor aprovechamiento del habitáculo que proporciona, pero además se han incrementado la batalla y la longitud global (50 y 55 mm respectivamente), así como la anchura de la carrocería, que ahora mide 20 mm más.

Al mismo tiempo, el ancho de vía delantero ha aumentado 35 mm y el trasero 30 mm, lo que, unido al aumento de la batalla, contribuye a mejorar la estabilidad al volante pero también optimiza el ángulo de giro para proporcionar un radio de giro idéntico al del antiguo Jazz, (9,8 m en las ruedas), con lo que conserva la maniobrabilidad propia de los coches pequeños.

El acceso al interior del Jazz ahora es aún más fácil gracias a una mayor apertura de las puertas traseras (un total de 80 grados) que, al igual que las delanteras, ahora se abren en tres etapas para facilitar la salida y entrada en aparcamientos estrechos.

Único en su categoría

Un espacio interior de 3.900 mm de longitud, 1.695 mm de anchura y 1.525 mm de altura colocan al nuevo Jazz en un nicho único entre el segmento B y el segmento B-MPV, por lo que ofrece el estilo de los primeros y el sentido práctico de los últimos.

La línea exterior está concebida para transmitir sensación de espacio y dinamismo, para lo que un elemento clave es el diseño del habitáculo, con pilares delanteros estrechos y el parabrisas desplazado hacia delante a fin de crear una curva continua desde la parte frontal hasta los paragolpes traseros.

El frontal del Jazz, que tiene unas líneas muy definidas, incorpora grandes ópticas que se prolongan en curva hasta los laterales de las aletas delanteras, una elevación central en el capó y una parrilla de aspecto deportivo donde se inserta el logotipo de Honda. Los extremos del paragolpes se elevan ligeramente siguiendo la línea de las ópticas y la parrilla inferior contribuye a dar esa sensación de coherencia del diseño.

El nuevo Jazz proporciona una sensación de estabilidad gracias al aumento del ancho de vía y una batalla relativamente larga enfatizada por unas aletas traseras prominentes y robustas. Los laterales de la carrocería se caracterizan por una línea distintiva que se prolonga hacia delante desde los arcos de las ruedas traseras. Las versiones 1.4 litros incorporan intermitentes integrados en los retrovisores exteriores.

Su excelente aerodinámica se ve reforzada por el estrechamiento de la carrocería por la parte superior trasera y la curvatura descendente de la sección posterior del techo, que, sin embargo, no quita espacio para las cabezas de los ocupantes de las plazas traseras.

En el portón trasero, un embellecedor negro satinado situado sobre la placa de matrícula "prolonga" la línea de la luna trasera hacia abajo para darle una apariencia única. Las luces LED traseras y la tercera luz de freno le añaden un toque especial.

Todo lo necesario para la seguridad

Desarrollada en las instalaciones de pruebas de choque que posee Honda en su centro de I+D de Tochigi, la estructura de carrocería compatibilidad avanzada (ACE) ya es un elemento bien conocido y utilizado dentro del amplio conjunto de medidas de seguridad aplicadas por la marca en su gama. El nuevo Jazz es el último en beneficiarse de esta eficaz tecnología, que proporciona a los ocupantes un "casco" de protección en situaciones potenciales de colisión como puede ser el choque frontal entre vehículos de diferentes alturas, pesos y estructuras.

Como ocurre con todos los automóviles de la gama Honda, el nuevo Jazz ha sido sometido a las rigurosas pruebas de choque entre vehículos que el fabricante realiza en el centro de I+D de Tochigi. Tales pruebas, que se llevan a cabo para mejorar la seguridad en situaciones reales de colisión, se realizan utilizando diferentes modelos de distintos tamaños y pesos. Gracias al uso de esa variedad de vehículos, Honda tiene la seguridad de que el Jazz está optimizado para minimizar los daños a los ocupantes de los dos vehículos implicados en una posible colisión.

Las estructuras convencionales normalmente dirigen las fuerzas del impacto hacia dos vías de soporte de carga que se extienden en dirección longitudinal hacia la parte inferior del bastidor. La estructura de carrocería de compatibilidad avanzada ACE™ del Jazz está compuesta por una sección poligonal cruzada de los bastidores laterales de alta capacidad de absorción de impactos, un bastidor superior que absorbe la parte superior de la carga y un elemento inferior que ayuda a evitar la desalineación de los bastidores de los vehículos implicados en el choque. Esto impide la deformación del habitáculo al distribuir las fuerzas a través de múltiples vías de soporte de carga y alejarlas así del habitáculo. Al mismo tiempo, la estructura reduce las posibilidades de desalineación vertical o lateral entre el Jazz y las estructuras de seguridad del otro vehículo.

La energía del impacto se dirige hacia la robusta estructura del piso formada por las barras transversales y longitudinales que protegen el depósito de gasolina por los cuatro lados. Esta estructura proporciona una rigidez excepcional que también ayuda a mantener la integridad del habitáculo en impactos laterales.

El nuevo Jazz también incorpora muchos de los sistemas de seguridad para peatones ya habituales en los últimos modelos de Honda. Los estudios demuestran que medidas de esta naturaleza mejoran radicalmente las posibilidades de supervivencia de los peatones atropellados por un vehículo en marcha. Entre estas medidas se incluyen pivotes de los limpiaparabrisas diseñados para romperse en caso de impacto, así como piezas y bisagras de absorción del golpe en las aletas delanteras y el capó respectivamente.

Para proteger a todos los ocupantes, todas las versiones incluyen airbags delanteros y laterales de serie, así como airbags de cortina. Todos los asientos incorporan cinturones de seguridad de tres puntos y los de los asientos delanteros cuentan con pretensores. Dos puntos de anclaje ISOFIX situados en el asiento delantero izquierdo y el asiento trasero derecho, unidos a los puntos de anclaje de la parte posterior del techo garantizan una fijación correcta y segura de la sillita para niños.

Elementos que reducen la fuerza del impacto

El nuevo Jazz viene equipado con reposacabezas activos en los asientos delanteros, lo que reduce las probabilidades de lesiones cervicales en colisiones traseras. Cuando la fuerza del impacto empuja al ocupante contra el respaldo, una placa rígida del asiento activa un mecanismo que empuja el reposacabezas hacia delante para ofrecer mejor apoyo a la cabeza.

Además de la introducción de la estructura ACE, la rigidez de la carrocería del nuevo Jazz se ha mejorado considerablemente y contribuye de forma decisiva a lograr ese refinamiento y confort que lo hacen único en su categoría. Por ejemplo, la rigidez lateral en la parte delantera del vehículo se ha incrementado en un 164% y la rigidez vertical es un 19% mayor. En la sección posterior, estas cifras se convierten en un 48% y un 25% respectivamente. Esto significa que la suspensión se ha ajustado para proporcionar nuevos niveles de confort y un comportamiento más deportivo.

Entre los cambios más importantes se incluyen:

- Bastidor superior frontal cerrado en lugar de abierto: aumenta la rigidez de la carrocería sin incrementar el peso
- Refuerzo de los amortiguadores traseros y ampliación de la sección trasera del bastidor
- Introducción de armazones laterales rectos
- Modificación de la base del pilar A, la unión entre el pilar B y la talonera, y el bastidor trasero para proporcionar mayor rigidez
- Modificación de la estructura de unión del travesaño transversal
- La unificación del travesaño del piso, que reduce el peso

La garantía anticorrosión del Jazz es de 12 años.

INTERIOR

- **Disposición del depósito de combustible en posición central**
- **Mayor tamaño de la carrocería, que aumenta el espacio para los asientos, los ocupantes y el equipaje**
- **Exclusiva modularidad de los asientos, ahora abatibles con un solo movimiento**
- **Nuevo maletero de doble altura: mayor flexibilidad**
- **Mayor visibilidad gracias a una mayor superficie de las lunas delantera y trasera, pilares A más estrechos y reposacabezas retráctiles en los asientos traseros**
- **Materiales más refinados y de mayor calidad que crean un interior más confortable**
- **Adaptador USB para la conexión de iPod y conexión Bluetooth con HFT en las versiones altas**
- **Techo panorámico en las versiones más altas de la gama**

El nuevo Jazz conserva el ingenioso diseño de la versión anterior, es decir, el "morro corto", una suspensión reducida y la innovadora disposición del depósito de combustible en posición central para aprovechar mejor el habitáculo, lo que proporciona un espacio interior equiparable al de muchos modelos del segmento superior. Sin embargo, las mayores dimensiones de la carrocería y el desplazamiento del parabrisas hacia delante incrementan ese espacio con respecto al Jazz anterior, lo que lo convierten en el compacto más espacioso y flexible de su categoría y, en muchos aspectos, superior a muchos monovolúmenes del segmento B-MPV.

Es incluso más práctico. El nuevo modelo incorpora los asientos modulares que tan buena acogida tuvieron en la anterior versión del Jazz, pero ahora se abaten con un solo movimiento, lo que significa que no es preciso desplazar los asientos delanteros hacia delante. Asimismo, el maletero, que tiene una capacidad de 399 litros VDA, ofrece más versatilidad en las versiones 1.4 litros gracias a su nueva configuración de doble altura. Existe también una serie de compartimentos y bandejas portaobjetos de gran utilidad repartidos por todo el habitáculo.

El nuevo Jazz ofrece un habitáculo más amplio con asientos más confortables, considerables mejoras en la visibilidad y más espacio para que los ocupantes puedan moverse con comodidad.

Gran parte del aumento de la longitud del vehículo se ha dedicado a mejorar el confort de los asientos traseros, de modo que ahora los pasajeros disponen de 37 mm más de espacio para las piernas y 8 mm más hasta el techo. La distancia entre los asientos delanteros y traseros se ha incrementado 30 mm con respecto a la versión anterior, que ya proporcionaba una distancia equiparable a la de coches mucho más largos. El espacio para los hombros es de 44 mm en la parte delantera y 43 mm en la parte trasera.

El equipo de diseño de Honda ha puesto especial interés en mejorar la visibilidad del conductor. En ello ha tenido mucho que ver el desplazamiento del pilar A hacia delante y la incorporación de reposacabezas de las plazas traseras retráctiles, que han ampliado considerablemente el área de visión.

Mayor superficie para las lunas

El estrechamiento de 23 mm realizado en el pilar A y la ampliación del parabrisas 25 mm en anchura y 205 mm en altura, unidos a un nuevo diseño de los limpiaparabrisas, que ahora se sitúan por debajo del campo de visión, han incrementado la visibilidad global alrededor de un 20 por ciento. Asimismo, las lunas triangulares delanteras son aproximadamente tres veces más grandes que las de la versión anterior y las carcasas de los espejos retrovisores de las puertas ahora son más pequeñas, a pesar de que se ha aumentado casi en un tercio la superficie del espejo.

La incorporación de reposacabezas retráctiles en las plazas traseras ha permitido aumentar la visibilidad posterior de un 72 por ciento hasta prácticamente el 100 por cien.

Más sensación de refinamiento

El mayor refinamiento interior convierte al habitáculo del Jazz en un lugar más placentero gracias al incremento de la rigidez de la carrocería, que reduce el ruido y la vibración al ralentí y amortigua los sonidos cuando el vehículo está en marcha. El ruido del motor al acelerar y del roce con el pavimento también se reducen considerablemente gracias al uso de materiales ligeros con alto nivel de absorción de ruidos en el techo, la moqueta y el salpicadero.

Los asientos delanteros incorporan muelles y un tapizado diseñado para proporcionar más confort y mejor sujeción en las curvas, además de incluir reposacabezas activos para mayor seguridad. Todo ello se complementa con un volante regulable y un asiento del conductor regulable en altura hasta 50 mm.

Los ocupantes de las plazas traseras también disfrutan de asientos más amplios, con 20 mm más de anchura y 15 mm más de profundidad, a lo que se añaden 10 mm más de grosor en la tapicería.

La tapicería del Jazz puede tener dos combinaciones de colores: las versiones 1.2 cuentan con una tapicería de color azul y negro en los asientos e inserciones de las puertas en azul, en tanto que, para las versiones de la motorización 1.4, se ha utilizado una combinación de negro y gris oscuro.

El salpicadero se ha colocado a una altura suficiente para proporcionar una buena visibilidad, con elementos como el panel de instrumentos con velocímetro en el centro, tacómetro a la izquierda e indicador de nivel de combustible. La retroiluminación permanente del cuadro garantiza la visibilidad incluso en condiciones de luz escasa. Los contadores tienen rebordes plateados y los mandos de control están acabados en gris metálico con relieves en rojo para crear un efecto tridimensional.

En el centro del velocímetro se incluye una pantalla LCD de información que proporciona diferentes tipos de datos, entre ellos, aviso de exceso de velocidad, consumo instantáneo y medio, autonomía, temperatura exterior y un testigo de servicio técnico basado en las condiciones de conducción existentes en ese momento (registradas por la ECU). Los mandos de control integrados en el volante permiten al conductor ir pasando de una pantalla a otra.

Los intermitentes pueden accionarse mediante el modo de presión suave: una leve presión en el mando hace que el intermitente emita tres destellos antes de apagarse automáticamente, lo que, por ejemplo, agiliza los cambios de carril en autopista.

Sistemas de audio

Las versiones 1.2 están equipadas con un sistema de CD/audio que incluye funciones de reproducción de MP3/WMA, que se integra en el salpicadero y que incluye una pantalla LCD de fondo negro y un conector auxiliar. El volumen se ajusta automáticamente en función de la velocidad del vehículo. El sencillo mando giratorio se maneja mediante presión-giro-presión. Una microantena montada en la parte trasera con control automático ayuda a mejorar la sensibilidad cuando la recepción es débil.

En las versiones altas de la gama, los cuatro altavoces se complementan con dos altavoces de agudos, y el sistema de audio permite conectar iPods y otros reproductores de audio digital a través de un conector USB situado en el compartimento de la consola central. Al reproducir música con los mandos principales, también se recarga el dispositivo (en función del tipo).

Conexión Bluetooth

Las versiones más altas también incorporan una interfaz Bluetooth para teléfono móvil, que permite manejar el dispositivo en modo de manos libres mediante un mando de control integrado en el volante. Una serie de altavoces y micrófonos instalados en el vehículo pueden conectarse a cualquier dispositivo de comunicación que disponga de conexión Bluetooth, lo que permite realizar llamadas con total seguridad durante la conducción.

Entre sus funciones se incluyen la visualización del número de teléfono, el modo del teléfono y el estado de la batería en la pantalla de información, la continuación de las llamadas telefónicas iniciadas fuera del coche con sólo poner el botón de encendido en "ACC" y cambiando al modo de manos libres, así como la transferencia automática de números, a los que es posible acceder con el sistema HFT y mediante reconocimiento por voz en español.

Múltiples compartimentos para guardar objetos

El habitáculo del nuevo Jazz está repleto de espacios útiles donde guardar objetos. La guantera se divide en dos compartimentos separados por una bandeja, lo que proporciona gran versatilidad. El compartimento superior incluye portaplumas y tarjetero y, en las versiones altas de la gama, se incluye una salida que puede abrirse para crear una corriente de aire y refrescar las bebidas.

Hay 10 bandejas para vasos y botellas repartidas por todo el habitáculo, una a cada extremo del panel de instrumentos, dos en la consola central, frente al pomo de cambios, dos detrás del freno de mano y una en cada puerta.

El versátil compartimento de la consola central también permite guardar una gran variedad de objetos. Para mayor flexibilidad, incluye también una pieza que puede girarse 180° para variar las dimensiones de los

espacios del compartimento. El salpicadero incluye un pequeño espacio para guardar objetos a la derecha del volante.

También se ha incluido un compartimento muy práctico en la banqueta del asiento trasero izquierdo al que se puede acceder al abatir la banqueta hacia arriba. El compartimento se abre mediante dos ruedecillas y es perfecto para guardar el manual de instrucciones del vehículo.

El aire acondicionado de las versiones 1.2 y el climatizador de las versiones 1.4 ofrecen mejor capacidad de refrigeración con un aumento del flujo de aire y menor uso de refrigerante y potencia, a lo que se suma un ventilador más silencioso. El filtro antipolen de alto rendimiento puede complementarse con un filtro desodorante muy eficaz.

Los mandos de control del aire acondicionado se sitúan cerca del sistema de audio, de modo que el conductor pueda manejarlos con comodidad.

Techo panorámico en las versiones más altas

Para añadir aún más luminosidad y sensación de espacio, las versiones más altas de la gama cuentan con techo panorámico de longitud completa. Este techo, que tiene 721 mm de anchura y 938 mm de longitud, se prolonga hacia la parte trasera del vehículo para proporcionar a los ocupantes de las plazas traseras mayor visibilidad. Aunque la luna del techo posee propiedades antitérmicas, el techo incluye una cortinilla eléctrica que se acciona con un simple botón para poder disfrutar del máximo confort en todas las estaciones del año.

Los populares asientos modulares del Jazz aún más cómodos

Uno de los elementos más distintivos del Jazz anterior, y factor clave de su éxito, fue la modularidad de los asientos, que recibieron abundantes elogios por su flexibilidad y la gran diversidad de configuraciones adaptadas a la carga o el número de ocupantes. No es extraño pues que el nuevo modelo conserve esta modularidad con algunas mejoras para facilitar aún más su manejo. Así, ya no es necesario desplazar hacia delante los asientos delanteros para abatir los asientos traseros, que están dotados de reposacabezas retráctiles. Ahora, aunque los asientos delanteros estén completamente desplazados hacia atrás, es posible abatir los asientos traseros con “un solo movimiento” a través de una palanca situada en el lateral exterior del respaldo.

En este modo (**Utility Mode**), el Jazz proporciona un piso perfectamente liso y una longitud de 1.720 mm. La longitud disponible para carga es aún mayor en el modo largo (**Long Mode**), en la que el asiento del acompañante se desplaza hasta la posición más adelantada y se reclina al máximo, lo que deja un espacio libre de 2,4 m.

Para devolver los asientos traseros a la posición normal, basta levantar el respaldo. La banqueta permanece fijada al respaldo y se libera simplemente tirando de la misma hacia arriba.

Esto representa una innovación más del Jazz, ya que, en el modo alto (**Tall Mode**), las banquetas pueden abatirse contra el respaldo para crear una segunda zona de carga entre los asientos delanteros y traseros. Y,

dado que las puertas traseras ahora tienen mayor ángulo de apertura, resulta más fácil acceder a la carga en este modo, que permite albergar objetos de hasta 1.280 mm de alto.

Maletero de doble altura

El mismo nivel de innovación proporcionado por los asientos se encuentra en el maletero del nuevo Jazz, que ahora ofrece una capacidad única en su clase y superior incluso a la de algunos monovolúmenes del segmento B.

Bajo el piso del maletero se incluye un segundo compartimento que deja libre este espacio para añadir otros 64 litros y proporcionar así una capacidad de carga de nada menos que 399 litros (VDA), frente a los 380 litros del Jazz anterior (9 litros de espacio debajo del piso con la rueda de repuesto).

En las versiones 1.4, se ha introducido también un sistema de maletero de doble altura enormemente práctico que sirve de complemento perfecto al concepto de los asientos modulares.

En el modo normal (**Regular Mode**), el compartimento situado debajo del piso queda oculto por una bandeja de doble bisagra con capacidad para soportar 100 kg. Esta bandeja se puede plegar contra los asientos traseros en el modo alto (**Tall Mode**) para aprovechar toda la profundidad del maletero y poder cargar objetos altos.

Como alternativa, en lugar de plegar toda la cubierta contra los asientos, es posible levantar su mitad posterior y dejarla en posición horizontal (sujeta con unas fijaciones situadas en los laterales del maletero) para proporcionar una bandeja a media altura y separar el espacio del maletero en dos partes, superior e inferior (**Upper/lower Mode**). La red incluida en el panel superior es perfecta para transportar objetos de formas irregulares que no se asientan bien sobre superficies planas.

Los 230 mm de profundidad que proporciona el compartimento situado bajo el piso es perfecto para guardar objetos que, cuando se coloca la cubierta, quedan aislados del resto del equipaje.

El borde del piso, situado a 605 mm, facilita la carga y descarga.

Por último, en el lado izquierdo del maletero se ha colocado un práctico gancho para bolsas.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

- **Nuevos motores de gasolina i-VTEC de 1.2 y 1.4 litros**
- **Menos emisiones de CO₂, menor consumo y más prestaciones**
- **Motor de baja fricción**
- **Sistema de aceleración electrónica Drive-by-wire**
- **Transmisión manual de 5 velocidades en todas las versiones**
- **Transmisión manual robotizada iSHIFT de 6 velocidades con levas de cambio en el volante para las versiones 1.4**

El objetivo de Honda ha sido dotar al nuevo Jazz del mejor equilibrio entre consumo, prestaciones y placer de conducir de su segmento. En lugar de utilizar la tecnología i-DSI de dos bujías y dos válvulas por cilindro empleada en el Jazz anterior, el nuevo Jazz incorpora los nuevos motores de gasolina iVTEC de cuatro válvulas por cilindro de 1.2 y 1.4 litros, que proporcionan más potencia, rendimiento y par en toda la gama de velocidades.

El nuevo motor de 1.2 litros, con una cilindrada de 1.198cc, ligeramente menor con respecto a su predecesor, ha aumentado la potencia de 78 a 90 CV a regímenes algo superiores (6000 rpm). Igualmente, el par motor se ha incrementado de 110 Nm a 114 Nm a 4900 rpm.

El nuevo motor de 1.4 litros tiene la misma cilindrada que el anterior motor i-DSI, 1.339 cc, pero su potencia ha aumentado de 83 a 100 CV, de nuevo a 6000 rpm. El par motor también se ha incrementado a 127 Nm a 4800 rpm frente a los 119 Nm a 2800 rpm del motor i-DSI.

Sistema i-VTEC

El conocido sistema de distribución variable VTEC de Honda favorece el equilibrio ente eficiencia y potencia. Para ello utiliza dos balancines por cilindro en las válvulas de admisión e introduce materiales que reducen la fricción por cada par de válvulas de admisión, junto con levas de admisión diseñadas para optimizar el funcionamiento a diferentes revoluciones. En función de la carga y velocidad del motor, una unidad de control electrónico determina el perfil de las levas y el comportamiento de las válvulas de admisión.

A regímenes bajos, donde una menor elevación y duración de la apertura proporcionan un funcionamiento óptimo, los tiempos de apertura de las dos válvulas de admisión se intercalan y se produce una elevación asimétrica en favor de la válvula principal. Esto contribuye a crear un efecto torbellino en la cámara de combustión que aumenta la eficacia del proceso de combustión. A altas revoluciones, un pistón accionado mediante un presión hidráulica hace el segundo balancín solidario con el primero, lo que permite poner la válvula secundaria en un modo de larga duración y, de este modo, aumentar la cantidad de mezcla de aire/combustible que entra en la cámara de combustión. Esta cantidad adicional permite incrementar la potencia a altas velocidades.

Para la culata se ha empleado un diseño de tan solo 30 grados entre las válvulas de admisión y escape, lo que contribuye a reducir el tamaño de todo el conjunto.

Además de la tecnología VTEC, existen otros aspectos notables como las mejoras en la forma de la cámara de combustión, el control eléctrico del acelerador drive-by-wire, un colector de admisión de sistema variable que contribuye a conseguir un buen par motor a revoluciones bajas y medias, y diferentes técnicas para reducir la fricción. Entre éstas se incluyen balancines de rodillo, el desplazamiento del cigüeñal y la biela, el pulimentado de los cilindros para conseguir una superficie más suave, un revestimiento especial de los pistones que retiene mejor el aceite y una mejor tensión del anillo del pistón. Por último, el peso se ha reducido mediante el estrechamiento de la cadena de distribución y el tensor.

El uso de bielas "fracturadas" de alta resistencia proporciona una considerable reducción de masa en la inercia de las partes móviles, lo que mejora la eficiencia ("fracturadas" se refiere a un proceso de fabricación por el que las bielas se forjan en una sola pieza que luego se fractura por los extremos para crear una sujeción más fuerte con un pie de biela perfectamente acoplado).

El colector de escape está directamente integrado en la culata para reducir el peso y permite una colocación óptima del sistema con dos catalizadores acoplados en el lado del escape. Esto, unido a la recirculación de los gases de escape y un preciso control de la mezcla de aire y combustible (que incluye un sensor de masa de aire de entrada, un sensor del flujo de gas de escape situado antes del primer catalizador y un sensor de oxígeno trasero situado antes del segundo catalizador) el nuevo Jazz ofrece excelentes cifras de emisiones.

El sistema de acelerador electrónico Drive by wire (DBW) optimiza la apertura de la mariposa del carburador cuando se pisa el acelerador para proporcionar un suministro de combustible más preciso y rápido al motor y maximizar así la eficiencia.

El resultado final es un diseño con un buen par motor en regímenes bajos, gran potencia a altas revoluciones y un excelente consumo.

Transmisiones

Todas las versiones están equipadas con un sistema de transmisión que ha evolucionado con respecto a la anterior transmisión manual de 5 velocidades y en el que se han optimizado las relaciones de cambio para facilitar la conducción y, al mismo tiempo, asegurar buenos consumos.

Entre las mejoras más importantes se incluyen mejoras en el tacto y recorrido del pedal del embrague, un sincronizador de carbono en la tercera velocidad a fin de reducir la fuerza necesaria para engranar esa velocidad, más rapidez en los cambios gracias a una menor inercia de los discos de embrague y a otras mejoras.

Los modelos con transmisión manual incluyen un indicador luminoso de velocidad o SIL (Shift Indicator Light) en el centro del cuentarrevoluciones, un elemento ya presente en el nuevo Honda Accord. Este indicador muestra al conductor el punto óptimo de cambio de velocidad para mejorar los consumos. Honda ha comprobado en pruebas internas que produce un ahorro considerable de combustible.

Transmisión i-SHIFT (transmisión manual robotizada de 6 velocidades)

Además de la transmisión manual de 5 velocidades, las versiones con motor 1.4 litros pueden combinarse con la transmisión i-SHIFT de Honda, que se introdujo por primera vez en la gama Civic. Este sistema de transmisión manual robotizada proporciona mejores consumos que los que se obtienen con el cambio automático o la transmisión de variación continua (CVT).

Esta transmisión es un desarrollo del primer sistema introducido en el Civic, al que se le han incorporado algunas mejoras, entre ellas, la reducción de los tiempos de cambio de velocidad y una lógica de cambio más inteligente en el modo automático.

El conductor puede elegir entre el modo automático para disfrutar de una conducción más relajada o el modo manual para conducir de forma más deportiva utilizando la palanca de cambio o las levas montadas en el volante (la de la izquierda controla el cambio a velocidades inferiores y la de la derecha a velocidades superiores).

El modo automático se selecciona moviendo la palanca de cambios a la izquierda de la guía principal, en tanto que los cambios secuenciales del modo manual se realizan moviendo la palanca hacia delante (cambio a velocidades superiores) o hacia atrás (cambio a velocidades inferiores) en dicha guía, o bien utilizando las levas.

Basta realizar un corto movimiento (13,5 mm) con la palanca de cambios para seleccionar la velocidad siguiente, lo que incrementa la sensación de conducción deportiva. Asimismo, la marcha atrás se realiza en la posición habitual del cambio manual, lo que permite aplicarla sin necesidad de mirar la palanca.

El pedal de embrague convencional se sustituye por una unidad de control de la transmisión o TCU que controla el embrague a través de un actuador hidráulico impulsado por un motor de DC. Como resultado, los cambios de velocidad son suaves y rápidos, sin perder por ello personalidad deportiva.

Es posible desactivar el modo automático de forma momentánea simplemente utilizando el cambio mediante las levas, lo que significa que el conductor puede reducir un par de velocidades para añadir aceleración.

La velocidad introducida, tanto en modo automático como manual, se muestra en una pantalla situada debajo del indicador de gasolina, donde el número de marcha va acompañado de la letra "A" cuando se utiliza el cambio automático.

La caja de la transmisión del sistema i-SHIFT está diseñada para adaptarse a diferentes situaciones de conducción a través de distintos esquemas de cambio. Por ejemplo, en los descensos, el sistema pasa a una velocidad inferior para proporcionar freno motor. Igualmente, el cambio de velocidad se anula al girar en una curva si existe alguna posibilidad de que el vehículo pierda el equilibrio.

Otras medidas de seguridad impiden al sistema subir de velocidad a bajo régimen de revoluciones aunque el conductor trate de hacerlo, con ello se evitan errores de funcionamiento y la detonación del motor. Asimismo, antes de llegar a la línea roja, se produce una subida automática de velocidad para evitar que el motor sufra por exceso de revoluciones.

Después de arrancar el motor con la palanca en punto muerto, el sistema se pone instantáneamente en modo automático. Cuando se selecciona el modo manual, el conductor puede optar por arrancar en segunda.

Las versiones con transmisión i-SHIFT también están equipadas con asistencia de arranque en pendiente (HSA). Al arrancar en pendiente, el sistema HSA mantiene los frenos activados durante un par de segundos mientras el conductor mueve el pie del freno al acelerador para impedir que el vehículo se deslice hacia abajo.



CHASIS

- **Más agilidad, más confort en los viajes**
- **Aumento de las dimensiones de la batalla y el ancho de vía, y llantas de 15 o 16 pulgadas (según versiones)**
- **Modificación de la suspensión MacPherson delantera y la suspensión de barra de torsión trasera**
- **Cambios en la geometría de la dirección y mejora de los componentes EPS que aumentan la estabilidad y el tacto de la dirección**
- **Mejoras en los frenos**
- **VSA disponible las versiones 1.4 litros**
- **Radio de giro de tan sólo 4,9 m para proporcionar una excelente maniobrabilidad**

Además de motorizaciones más potentes, un habitáculo más refinado y una serie de mejoras en la suspensión, el nuevo Jazz ofrece más agilidad y una dinámica de conducción más cómoda y placentera. La mayor rigidez de la carrocería garantiza una suspensión más sensible y confortable.

Entre las mejoras más importantes se incluye el aumento de las dimensiones de batalla y ancho de vía para proporcionar una mayor estabilidad, llantas más grandes (según versiones), mejor tacto de la dirección y una suspensión que conserva las características básicas de la versión anterior pero incorpora algunos cambios en la disposición y la geometría. Y, a pesar del ligero aumento de las dimensiones, el radio de giro se mantiene idéntico al del Jazz anterior (tan sólo 9,8 m), lo que garantiza una maniobrabilidad excelente en ciudad.

Cambios en la geometría

La geometría de la suspensión MacPherson delantera se ha optimizado y se ha modificado el silentblock del brazo de suspensión inferior que, en lugar de trabajar en dirección vertical (como en el Jazz anterior), lo que obligaba a hacerlo muy rígido para resistir el movimiento vertical, ahora se sitúa longitudinalmente. El brazo inferior hace girar el eje del silentblock para proporcionar una suspensión más estable, gracias a lo cual el buje necesita menos fuerza para comprimir el muelle.

El ángulo y desplazamiento de avance de la rueda delantera se han incrementado de 2,2 a 3,3 grados y de 5 a 20 mm respectivamente, lo que mejora la estabilidad de la dirección.

Para la suspensión trasera, se ha vuelto a utilizar una barra de torsión en forma de H, lo que significa que el piso de carga puede mantenerse bajo, con el consiguiente aumento de la capacidad del maletero.

Pero no sólo se ha modificado la sección en H. Otros cambios incluyen un brazo de arrastre trasero 39 mm más largo con una capacidad de absorción del silentblock incrementada casi en un 50 por ciento y, gracias al desplazamiento de los conjuntos del muelle y el amortiguador hacia atrás con respecto a la rueda, la relación de

palanca ha cambiado de 1.5 a 1.1. En carretera, esos cambios se traducen en una conducción más suave y confortable.

Las características del cambio de dirección también se han mejorado para aumentar la estabilidad en las curvas. En el conjunto del movimiento de las ruedas traseras, se han incrementado el grado de cambio de la caída, y la cantidad de convergencia bajo compresión y divergencia en rebote.

Sistema de control de estabilidad y tracción VSA

Las versiones 1.4 litros del nuevo Jazz están equipadas con el sistema de control de estabilidad y tracción VSA de Honda, que se ha diseñado para ayudar a mantener el control del vehículo al tomar las curvas, acelerar o realizar maniobras imprevistas. Para ello, el sistema aplica los frenos según sea necesario y gestiona el par motor de la forma más conveniente.

En su nivel más simple, el sistema VSA tiene una función de control de tracción por el que detecta la pérdida de adherencia de las ruedas al acelerar y coordina el uso de los frenos y el par motor para recuperar tracción. Cuando las ruedas recorren superficies con diferentes niveles de tracción, como pavimentos parcialmente mojados, el sistema aplica el freno a la rueda que se está deslizando lo que hace que sea la rueda con mejor adherencia la que mueva el vehículo. Asimismo, el sistema reduce la potencia de salida del motor para evitar que las ruedas patinen.

Mediante la monitorización de los datos procedentes de una serie de sensores del vehículo, el VSA calcula una serie de respuestas previstas del vehículo mientras monitoriza su respuesta real y las acciones de control del conductor. Si la respuesta real está fuera del rango de respuestas previstas, por ejemplo, si las fuerzas generadas al tomar una curva superan la capacidad de las ruedas, el VSA interviene automáticamente para corregir la situación y frenar el vehículo.

En caso de sobreviraje (que puede provocar pérdida de tracción), el VSA aplica el freno a la rueda exterior para evitar el derrape. Por otra parte, si se detecta subviraje, el sistema aplica el freno a la rueda interior y reduce el par motor para devolver el vehículo a la trayectoria prevista.

En el panel de instrumentos parpadea un indicador mientras el sistema está actuando para mejorar la estabilidad del vehículo. Un interruptor situado a un lado del panel de instrumentos permite desactivar la función VSA.

Sistema de dirección más sensible

En el nuevo Jazz se sigue utilizando el sistema de dirección electrónica (EPS) aunque con algunas modificaciones, en tanto que la estabilidad y respuesta se han mejorado considerablemente para proporcionar mejor tacto de la dirección y una conducción más divertida.

Tanto la rigidez de la caja de engranajes de la dirección como su instalación se han mejorado, lo que, unido al aumento de la capacidad motora de 40 a 60 A y la modificación de la geometría de suspensión descrita anteriormente, el resultado es un tacto de dirección más ligero a bajas velocidades y buena estabilidad a altas velocidades, con mejoras en el retorno de la dirección al centro.

Mejoras en los frenos

El sistema de frenos incluye discos ventilados en la parte delantera y discos en la parte trasera, y todas las versiones del Jazz están equipadas con ABS con distribución electrónica de la frenada y asistente a la frenada. La mayor potencia de frenada se obtiene gracias a unas pinzas más grandes en los frenos delanteros, en tanto que el tacto del pedal de freno se ha optimizado y ahora exige menos esfuerzo del conductor para conseguir el mismo efecto.

Las versiones básicas de la gama están equipadas con llantas de acero de 15 pulgadas con 5 radios dobles y neumáticos 175/65 R15. Algunas versiones de la motorización 1.4 están equipadas con llantas de aleación de 5 radios también de 15 pulgadas, mientras que, en las versiones más altas las llantas de aleación son de 16 pulgadas y 5 radios dobles con neumáticos 185/55 R16.

www.infoautomovil.es