

HONDA JAZZ HYBRID

INTRODUCCIÓN

La presentación mundial del Jazz Hybrid tuvo lugar en el Salón del Automóvil de París de 2010, demostrando una vez más el compromiso constante de Honda con la tecnología híbrida gasolina-electricidad.

La nueva versión híbrida se comercializará junto con una nueva versión del Jazz con motor de gasolina. Por primera vez, los clientes tendrán disponible un vehículo híbrido paralelo en el segmento B. Cabe destacar que el Jazz Hybrid no carecerá de ninguno de los aspectos prácticos del vehículo con motor convencional, y que el carácter compacto del sistema IMA de Honda permitirá a este automóvil urbano del segmento B conservar sus ultraflexibles asientos "Honda Magic Seats" y los 300 litros de capacidad en el maletero.

La batería y la unidad de control de potencia se han integrado debajo del piso del maletero, sin hacerle perder espacio y permitiendo que los asientos "Honda Magic Seats" se plieguen de igual manera que en las versiones no híbridas. Es decir, se pueden plegar los asientos y dejarlos completamente planos para obtener unos sorprendentes 1320 litros de capacidad (hasta el techo), o plegar las bases en sentido vertical para colocar objetos altos dentro del coche. Como novedad en las versiones híbrida y convencional del Jazz, se ofrece el asiento trasero reclinable, que puede inclinarse hacia atrás para aumentar la flexibilidad del espacio de los pasajeros traseros.

El sistema híbrido IMA es el mismo de los modelos Insight y CR-Z, y se aprovecha así la fiabilidad demostrada por esta avanzada tecnología. Tras dos décadas de desarrollo y 10 años de comercialización, el sistema IMA de Honda ha demostrado ampliamente su flexibilidad y fiabilidad, puesto que hay más de medio millón de vehículos en las carreteras de todo el mundo que aprovechan su combinación de bajas emisiones y economía de combustible.

El nuevo modelo híbrido posee la misma unidad motriz que el Insight, incorpora el mismo motor i-VTEC de 1,3 litros y el mismo motor eléctrico. El sistema se combina con una caja de cambios CVT y unas emisiones de apenas 104 g/km de CO₂, inferiores a las de cualquier coche con transmisión automática del segmento B. Tiene un consumo de combustible de sólo 4,5 l/100 km en el ciclo de conducción combinado de la UE. Como híbrido de gasolina-electricidad, el nuevo Jazz Hybrid ofrece unos niveles mínimos de otras emisiones de escape, no sólo de elementos gravables.

Visualmente, el Jazz Hybrid se distingue del resto de versiones de la gama Jazz por los faros, que ofrecen un contorno azul cromado, las ópticas traseras transparentes, la nueva parrilla delantera cromada, el paragolpes de nuevo diseño y guarnición trasera cromada. El nuevo Jazz híbrido estará disponible en una amplia gama de colores, con un nuevo color verde lima (Lime Green) metalizado.

El interior del habitáculo se ha renovado con un salpicadero más oscuro de un solo color, en fuerte contraste con la iluminación azul de los indicadores y la consola central.

El salpicadero integra la función Eco Assist, que aprovecha la iluminación ambiental del velocímetro para indicar al conductor cómo afecta su estilo de conducción a la economía de combustible. La función Eco Assist permite a los conductores obtener la máxima economía de combustible de su vehículo, así como disponer de información en tiempo real sobre el efecto del uso de frenos y acelerador en el consumo de combustible y en el impacto medioambiental.

MOTOR Y SISTEMA IMA

El Jazz Hybrid cuenta con el mismo motor y sistema IMA que el modelo híbrido Insight, en el que han demostrado su gran fiabilidad. IMA son las siglas de Integrated Motor Assist, que en este caso consta de un motor de baja fricción de 1,3 litros que actúa como fuente principal de energía, un motor eléctrico ultrafino, una batería ligera y compacta, y una transmisión de variación continua.

La tecnología IMA se utilizó por primera vez en el modelo Insight de primera generación, y después en el Civic IMA, el Civic Hybrid, el Insight 2009 y el CR-Z. El sistema ha evolucionado con los años y es ahora más pequeño y ligero. El Jazz Hybrid comparte la última versión de motor y de IPU de los modelos Insight y CR-Z y es un 24% más compacto que el sistema de la generación anterior, lo que garantiza la continuidad de una de las mayores virtudes del Jazz, que es su carácter práctico.

El propio motor está basado en el motor de gasolina de 1,3 litros del Civic Hybrid y del Insight. Esta unidad i-VTEC modificada se ha mejorado en cuanto a economía de combustible respecto al Jazz presentado en 2008. El pistón de baja fricción se ha combinado con un catalizador sumamente eficiente para optimizar esa unidad de potencia de gran eficiencia.

Durante la desaceleración, los cilindros del motor no reciben carga, por lo que la combustión de los cuatro cilindros se detiene y todos los potenciómetros se cierran herméticamente. Se eliminan así prácticamente las pérdidas por bombeo, se reduce la resistencia, lo que permite al motor/generador un funcionamiento más eficiente, y se incrementa la recuperación de energía para la carga de la batería. Con el sellado de los cilindros, el aire que queda atrapado en ellos se puede utilizar a la manera de un muelle, aumentando la eficiencia sin necesidad de desacoplar el motor.

La tecnología que se utiliza para cerrar los cilindros recibe el nombre de VCM (Variable Cylinder Management, gestión variable de cilindros) y se emplea también para cerrar los cuatro cilindros cuando sólo se requiere un escaso par motor, como sucede, por ejemplo, al circular a baja velocidad. En esa modalidad, el Jazz sólo recibe energía del motor eléctrico y los pistones quedan al ralentí, no se consume combustible y la emisión de CO₂ es cero. El Jazz Hybrid puede mantenerse en el modo totalmente eléctrico (EV) ligeramente más tiempo que el Insight gracias a su menor peso y a la menor distancia de cableado entre la batería y el motor. El conductor puede ver que el coche ha entrado en el modo EV en la pantalla de información múltiple (MID, Multi-Information Display), en la que un gráfico indica si el coche recibe propulsión del motor de gasolina, del motor eléctrico o de los dos a la vez.

Además, se ha hecho todo lo posible para reducir la fricción del motor, incluido un diseño desplazado del cigüeñal/la barra de conexión, el afinado de los cilindros para conseguir una superficie más suave y un segundo anillo de pistón de baja fricción.

Por sí mismo, el motor de gasolina ofrece 88 CV y 121 Nm de par, pero la clave de los sistemas híbridos es la asistencia que presta el motor eléctrico, que puede ayudar a aumentar el rendimiento y a mantener las emisiones y el consumo de combustible en niveles mínimos. El motor utiliza bobinas con devanado de alta densidad e imanes de alto rendimiento para producir 14 CV y 78,5 Nm. Al igual que sucede con el Insight y el CR-Z, el motor está fabricado con devanados de alambre plano, transversalmente ovalados. Con el alambre plano se reduce el grosor del devanado sin que disminuya su densidad, y por eso el motor es tan compacto como para hallar cabida en el vano de un modelo existente como el Jazz.

Eco Assist

Hace unos años, cuando Honda analizó el uso que hacían los clientes del Jazz, el personal de desarrollo observó que existían diferencias importantes en la economía de combustible que lograban los distintos conductores. Por ejemplo, a una velocidad media de 30 km/h, había diferencias de hasta el 21% en el consumo real de combustible que registraban los diferentes conductores. Teniendo esto en cuenta, los ingenieros ajustaron el sistema de gestión del automóvil para reducir al mínimo el efecto del estilo de conducción en la economía de combustible.

Cuando se repitieron las pruebas, los conductores menos eficientes mejoraron sus resultados, hasta el punto que la diferencia entre todos los resultados se redujo al 12%.

Honda ha utilizado lo aprendido en el desarrollo de los modelos Insight y CR-Z y el resultado es el botón ECON. Cuando el conductor lo pulsa, dicha función indica al sistema de gestión del vehículo que adopte una configuración específica para mejorar el consumo de combustible. Lo hace sin afectar a los niveles de seguridad ni a las prestaciones generales del coche.

Cuando se pulsa el botón ECON, el Jazz Hybrid pasa al modo "super economy", con el resultado siguiente:

- Se limita la generación de potencia y el par se reduce un 4% (salvo si el conductor pisa el pedal a fondo).
- Se suaviza la acción del conductor con el acelerador para optimizar la posición de la mariposa y las revoluciones del motor. A cualquier régimen del motor existe un ángulo óptimo de aceleración que, si se mantiene, da lugar también a una máxima eficiencia de combustible. Sin embargo, algunos conductores aplican un método de activación/desactivación frecuente al control de la mariposa de gases y, con frecuencia, pisan demasiado el acelerador. Para contrarrestar ese efecto, el sistema "suaviza" la acción del conductor manteniendo la apertura de la mariposa para conseguir una perfecta sintonía entre la velocidad y las condiciones de conducción. Por supuesto, el conductor puede anular este sistema en cualquier momento si, por ejemplo, debe realizar una maniobra de emergencia.
- El patrón de cambios de la transmisión CVT es más suave.
- Se aumenta la energía del frenado regenerativo.
- El aire acondicionado funciona con mayor frecuencia en el modo de recirculación.
- La potencia del ventilador se reduce con más frecuencia para limitar el consumo de energía del sistema.
- Durante el modo de parada en ralentí el aire acondicionado también se apaga.

El nuevo salpicadero integra una versión de la función Eco Assist, que aprovecha la iluminación ambiental del velocímetro para indicar al conductor cómo afecta su estilo de conducción a la economía de combustible. La función Eco Assist permite a los conductores obtener la máxima economía de combustible de su vehículo, así como contar con información en tiempo real sobre el efecto del uso de frenos y acelerador en el ahorro de combustible y en el impacto medioambiental. La función Eco Assist supone una de las claves en el uso eficiente de la energía, al mostrar a los conductores cómo reducir el consumo de combustible si se mantiene el impulso y se evita la aceleración o desaceleración excesivas.

Aplicando la misma apariencia que en el Insight, el Jazz Hybrid muestra una iluminación azul en el velocímetro cuando el coche está detenido, que se vuelve verde si el coche se conduce de manera económica. En la parte inferior del salpicadero hay un botón "ECON" verde integrado, que activa la configuración del coche más económica y con menos emisiones.

DISEÑO

Uno de los elementos más exclusivos del modelo Jazz y factor clave de su popularidad es el diseño de los asientos Honda Magic Seats, admirados por su flexibilidad y por las diversas configuraciones para carga o pasajeros. No sorprende, por tanto, que el Jazz Hybrid conserve esa característica, incluso con la incorporación de la tecnología híbrida paralela IMA.

Los asientos traseros del Jazz quedan totalmente planos al plegarlos, lo que deja un piso muy bajo para carga, que sólo es posible por la configuración de Honda del depósito de combustible en posición central, que también se utiliza en el Civic. Las bases de los asientos se introducen en el espacio que normalmente ocupa el depósito de combustible, que en este caso se encuentra debajo de los asientos delanteros, con lo cual se libera espacio útil en la parte trasera. Incluso con los asientos delanteros en la posición más retrasada, los asientos traseros con división 60:40 y sus reposacabezas retráctiles se pueden plegar con una sencilla acción de movimiento descendente, que se realiza mediante una palanca situada en el borde exterior del asiento.

En el modo utilitario ('Utility Mode'), el Jazz ofrece un piso para carga perfectamente plano, de una longitud máxima de 1.720 mm, suficiente para colocar verticalmente tres bicicletas de montaña de 26 pulgadas. La superficie equivale a la que ocuparían dos maletas grandes, o tres bolsas de golf a lo largo. Si solo se pliega la parte del asiento trasero, se dispone de suficiente espacio y longitud para colocar una tabla de surf sobre el piso o dos bicicletas de montaña de 26 pulgadas en posición vertical. La longitud de carga disponible en el modo largo, ('Long Mode'), en el que el asiento del pasajero delantero se desliza por completo hacia delante y el respaldo se reclina totalmente, deja libre un espacio de carga de 2,4 m de largo.

Para devolver los asientos traseros a la posición normal, basta con levantar el conjunto hacia atrás, la parte inferior del asiento permanece bloqueada con el respaldo y para **soltarla se tira hacia arriba del asiento, con lo que la banqueta se separa.**

La acción de bloqueo de la base del asiento es una innovación más de las extraordinarias prestaciones del Jazz, puesto que en el modo alto ('Tall Mode'), las banquetas se pueden dejar elevadas en posición vertical y bloqueadas con los respaldos. Al fijar las bases de asiento a 90 grados de su posición normal, el usuario puede crear una segunda zona de carga entre los asientos delantero y trasero. En ese espacio entre piso y techo es posible alojar diversos objetos de hasta 1.280 mm de altura, como dos bicicletas de montaña con las ruedas delanteras desmontadas o una silla de ruedas plegada, entre otras cosas. Además, como las puertas traseras se abren, es muy fácil aprovechar al máximo esas posibilidades.

Como novedad en el nuevo Jazz, además de la versión híbrida, se ofrece la opción de reclinar los asientos traseros. Esa nueva función ofrece al cliente aún mayor flexibilidad, más confort y un complemento del amplio espacio superior y para piernas de los pasajeros de los asientos traseros.

Diseño interior

El salpicadero tiene ahora un tono más oscuro, y en el Jazz Hybrid presenta un marcado contraste con la iluminación de fondo azul de los cuadrantes, indicadores y pantallas. El color de la iluminación de fondo es exclusivo de la versión del Jazz con propulsión híbrida, mientras que las versiones de gasolina ofrecen iluminación en ámbar, a juego con toda la iluminación del salpicadero.

Diseño exterior

El diseño general del Jazz Hybrid se reconoce al instante como propio de un Jazz, aunque con ligeros cambios para diferenciarlo de la versión de gasolina y con mayor eficiencia aerodinámica.

La parrilla de la versión híbrida del Jazz modifica el flujo de aire a través de la parte frontal del vehículo. Además, se ha modificado el perfil de la toma de aire bajo la parrilla para aumentar la eficiencia aerodinámica, a la vez que se mantiene un flujo de aire suficiente. Se ha conseguido así reducir la resistencia aerodinámica en la parte frontal del vehículo. La parrilla remodelada se combina con los paragolpes delantero y trasero modificados, que se han diseñado para reducir la resistencia aerodinámica cuando el flujo de aire recorre la carrocería del Jazz, y para evitar la turbulencia que forma al dejar la parte trasera. Las modificaciones de la carrocería se han complementado con un tono azul en torno a los faros delanteros y ópticas traseras transparentes, que además se han destacado con un acabado cromado en el portón, y junto con el logotipo trasero "Hybrid" recalcan que se trata del modelo Jazz de más bajas emisiones.

El color Verde Lima metalizado (Lime Green Metallic) se ofrece como opción exclusiva del Jazz Hybrid y aporta un fuerte contraste con los acabados transparentes y cromados del nuevo modelo.

www.micoche.com

CHASIS

El chasis del Jazz Hybrid es idéntico al del Jazz con motor de gasolina, pero la barra antivuelco y el ajuste de los amortiguadores se han optimizado en función de los 70 kg de peso adicional respecto al modelo de gasolina. Como consecuencia, se ha aumentado el confort en los desplazamientos respecto al Jazz 2008 y se disfruta de mayor suavidad, especialmente en carreteras en malas condiciones. Los retoques del chasis del Jazz Hybrid ofrecen una conducción más suave, mayor capacidad de maniobra y más estabilidad, mejorando lo que ya era un conjunto muy competente.

El Jazz Hybrid, al igual que todos los modelos de Honda, se ha sometido a las rigurosas pruebas de impacto de coche contra coche en el centro de I+D de Tochigi. Ese enfoque integral de la seguridad, junto con el permanente compromiso con la seguridad de los peatones, le ha merecido al Jazz 2008 la obtención de cinco estrellas en las pruebas EuroNCAP.

El nuevo Jazz es la gama más reciente que se beneficia de una tecnología muy eficiente que ofrece una coraza protectora a los ocupantes en diversas situaciones reales de colisión. Por ejemplo, en los casos de choque frontal entre vehículos de distinta altura, peso o tipo de chasis.

Estas pruebas de impacto se llevan a cabo para aumentar la seguridad en casos de colisión reales y se realizan con diversos modelos de distintos tamaños y pesos. Al utilizar una variada serie de vehículos, Honda se ha asegurado de que el Jazz pueda reducir las lesiones de los ocupantes de ambos vehículos en caso de impacto.

La estructura de carrocería Advanced Compatibility Engineering™ (ACE™) del Jazz se compone de bastidores laterales transversales poligonales que absorben la energía con gran eficacia, un mamparo (bastidor superior) que absorbe la parte superior de la energía de colisión y un elemento inferior que ayuda a evitar la falta de alineación de los bastidores de los vehículos implicados. Esto evita la deformación del habitáculo al distribuir las fuerzas a través de varias vías de soporte de carga, alejadas del compartimento de los ocupantes. Al mismo tiempo, la estructura reduce la posibilidad de que se produzca una falta de alineación vertical o lateral entre el Jazz y las estructuras de seguridad de otros vehículos.

La energía del impacto se desvía hacia la estructura del piso del coche, de gran resistencia y formada por los travesaños y las piezas longitudinales que protegen los cuatro lados del depósito de combustible central. Esa estructura aporta una rigidez excepcional que también mejora el comportamiento en impactos laterales para mantener la integridad del habitáculo.

Los dobles airbags delanteros y laterales se complementan en todas las versiones con airbags laterales de cortina de longitud total para proteger a los ocupantes delanteros y traseros. Se dispone de cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todas las posiciones de asiento, que en los asientos delanteros están dotados de pretensores con limitación de carga. Dos puntos de anclaje ISOFIX situados en los asientos traseros izquierdo y derecho, y los puntos de anclaje del techo, garantizan la instalación correcta y segura de la sillita para niños. El sistema de estabilidad y tracción (VSA, Vehicle Stability Assist), que se incorpora de serie en todas las versiones de Jazz para Europa, proporciona mayor seguridad de maniobra en situaciones extremas o en terrenos resbaladizos.

El Jazz Hybrid también está equipado con reposacabezas activos en el asiento delantero, ya incluidos en el Jazz lanzado en 2008, que reducen el riesgo de sufrir lesiones cervicales en el caso de impactos traseros. Cuando el ocupante es empujado contra el respaldo, una placa rígida del asiento activa una

articulación con el reposacabezas, que lo impulsa hacia delante para sostener la cabeza.

Seguridad de peatones

El Jazz Hybrid también incorpora muchas de las funciones de protección de peatones ya presentes en los últimos modelos Honda. Las investigaciones han demostrado que esas características mejoran considerablemente las posibilidades de supervivencia de un peatón atropellado por un vehículo en movimiento. Entre ellas figuran los pivotes de limpiaparabrisas diseñados para romperse en caso de impacto, soportes de aleta delantera y bisagras del capó con absorción de energía, y una zona libre debajo del capó que deja mayor espacio para la deformación.

www.micoche.com

INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL

El Jazz se fabrica junto con otros modelos híbridos de la marca en la fábrica de Honda en Suzuka, Japón. Las instalaciones de la fábrica están rodeadas por más de 100.000 árboles plantados por Honda, que absorben 800 toneladas de CO₂ al año. En el techo de la fábrica hay dispuesta una gran cantidad de paneles solares Soltec de Honda para la generación de energía eléctrica, que reducen las demandas de la red y la huella de carbono.

La planta se ha diseñado de tal modo que no produce desechos para su envío a los vertederos y aplica un uso máximo del reciclaje en todos sus ámbitos. Otra de las principales tecnologías medioambientales es la unidad de cogeneración de energía, que suministra calefacción y electricidad a las instalaciones. Se garantiza así la máxima eficiencia al eliminar las pérdidas de las líneas de alta tensión, que se producen al utilizar electricidad generada a una gran distancia del punto de consumo.

Reciclaje de la batería

La batería del Jazz Hybrid se ha diseñado para que dure toda la vida útil del vehículo y está cubierta por una garantía de 5 años, al igual que los demás componentes del sistema IMA. Se puede reciclar en un concesionario Honda al finalizar la vida útil del vehículo o en el caso de que haya sufrido daños.

www.micoche.com

HONDA JAZZ 2011

INTRODUCCIÓN

Con la incorporación del modelo Jazz Hybrid se han introducido también algunos cambios de estilo en el resto de la gama Jazz, con el fin de reforzar su reconocimiento en el segmento B.

Más de 500.000 clientes ya han disfrutado de las ventajas del innovador Jazz y los últimos cambios aportados a la gama sólo mejorarán la experiencia. Se han mantenido las principales ventajas para el cliente, como flexibilidad, sentido práctico y fiabilidad, al tiempo que se ha mejorado la economía de combustible, las emisiones, la comodidad de conducción y el estilo.

www.micoche.com

DISEÑO EXTERIOR

Las versiones con motor de gasolina de la gama Jazz también cuentan con cambios en el exterior, tanto para la mejora de su imagen como para reducir su coeficiente de resistencia aerodinámica con el fin de incrementar la economía de combustible. Los paragolpes delantero y trasero son la zona en la que la estética y la aerodinámica ejercen mayor influencia en el nuevo aspecto del vehículo. Se han diseñado para reducir la resistencia aerodinámica cuando el flujo de aire recorre la carrocería del Jazz, y para evitar la turbulencia que forma al dejar la parte trasera.

También se han retocado los faros delanteros y la parrilla para renovar el aspecto de las versiones de 1.2 y 1.4 .litros. Se han cambiado las ópticas traseras, con la incorporación de una sección más grande de color rojo en los cristales y hacer una mayor distinción entre las versiones de gasolina y las del Jazz Hybrid.

DISEÑO INTERIOR

El cambio más notable del interior es la adopción de un material de salpicadero más oscuro en un solo color, que se combina con un nuevo tejido para la tapicería de los asientos que mejora la atmósfera del habitáculo. La iluminación del salpicadero se ha unificado en un solo tono naranja, que ofrece mayor contraste con el salpicadero, más oscuro. Ahora se utilizan elementos cromados para definir las salidas de aire, el panel de instrumentos y la pantalla del climatizador (en las versiones que lo incorporan).

Honda Magic Seats

Uno de los elementos más exclusivos del Jazz actual y factor clave de su popularidad es el diseño de los asientos Honda Magic Seats, admirados por su flexibilidad y por las diversas configuraciones para carga o pasajeros. No es una sorpresa, por lo tanto, que el nuevo Jazz conserve esa característica, mejorada ahora con la incorporación de una función que permite reclinar los asientos. Esa nueva función ofrece al cliente aún mayor flexibilidad, más confort y un complemento del amplio espacio superior y para piernas de los pasajeros de los asientos traseros.

Los asientos traseros del Jazz quedan totalmente planos al plegarlos, lo que deja un piso muy bajo para carga, que es posible gracias a la configuración de Honda del depósito en posición central, que también se utiliza en el Civic. Las bases de los asientos se introducen en el espacio que normalmente ocupa el depósito de combustible con lo cual se libera espacio útil en la parte trasera. No es necesario deslizar los asientos delanteros hacia delante para dejar espacio suficiente al asiento trasero al plegarlo. Por el contrario, incluso con los asientos delanteros en la posición más retrasada, los asientos traseros con división 60:40 y reposacabezas retráctiles se pueden plegar con una sencilla acción de movimiento descendente, ejecutada mediante una palanca situada en el borde exterior del asiento.

En el modo utilitario (**'Utility Mode'**), Jazz ofrece un piso para carga perfectamente plano, de una longitud máxima de 1.720 mm, suficiente para colocar verticalmente tres bicicletas de montaña de 26 pulgadas sin desmontar las ruedas delanteras. La superficie equivale a la que ocuparían dos maletas Samsonite grandes y dos extra grandes colocadas de lado, o tres bolsas de golf a lo largo. Si solo se pliega la parte más grande del asiento trasero, se dispone de suficiente espacio y longitud para colocar una tabla de surf sobre el suelo o dos bicicletas de montaña de 26 pulgadas en posición vertical. La longitud de carga es aún mayor en el modo largo (**'Long Mode'**), cuando el asiento del pasajero delantero se desliza por completo hacia delante y el respaldo se reclina totalmente, dejando libre un espacio de carga de 2,4 m de largo.

Para devolver los asientos traseros a la posición normal, basta con levantar el conjunto hacia atrás; la parte inferior del asiento permanece bloqueada con el respaldo y para soltarla se tira hacia arriba del bastidor de las patas, con lo que la banqueta se separa.

Esta acción de bloqueo de la base del asiento aumenta la innovación de la oferta exclusiva del Jazz, dado que en el modo alto (**'Tall Mode'**) las banquetas se pueden dejar elevadas y bloqueadas contra los respaldos, creando así una segunda zona de carga entre los asientos delantero y trasero, con capacidad para alojar objetos diversos de hasta 1.280 mm de altura, como plantas elevadas, dos bicicletas de montaña con las ruedas delanteras desmontadas o una silla de ruedas plegada, entre otras cosas. Además, como las puertas traseras se abren por completo, es más fácil aprovechar al máximo esas posibilidades.

Doble maletero

El mismo grado de innovación se encuentra en el espacio para equipaje del flamante Jazz, que sigue ofreciendo una capacidad excepcional que supera a algunos monovolúmenes compactos del segmento B.

Debajo del piso hay un segundo compartimento de almacenamiento, y las versiones con motor 1.4 litros cuentan con el kit de reparación de neumáticos, por lo que el espacio queda libre al no ocuparse con rueda de emergencia y se dispone de 64 litros más hasta alcanzar una capacidad de carga excepcional de 399 litros (VDA), en comparación con los 380 litros de la generación anterior del Jazz (9 litros de espacio bajo el suelo, con rueda de emergencia incluida).

En el modo normal (**'Regular Mode'**), el espacio bajo el piso queda oculto bajo un panel de doble bisagra con capacidad para 100 kg. Ese panel se puede plegar contra los asientos traseros en modo alto (**'Tall Mode'**) para aprovechar toda la profundidad del espacio de carga, en especial al cargar objetos muy elevados.

Otra posibilidad es que, en lugar de plegar todo el panel contra los respaldos traseros, la mitad superior se puede elevar a una posición horizontal y apoyarla en soportes laterales del espacio de carga, de modo que se crea un estante de altura media y se separa el espacio total en una sección superior y otra inferior, en lo que se denomina modo superior-inferior (**'Upper/lower Mode'**). La red con que cuenta el panel superior es perfecta para llevar objetos irregulares que no se pueden colocar sobre el suelo.

El espacio bajo el piso, de 230 mm de profundidad, es perfecto para guardar todo tipo de objetos. Una vez que se cierra la tapa, los objetos quedan separados del resto de equipaje.

El borde de carga está a 605 mm de la superficie, lo que facilita las tareas de carga y descarga.

Por último, se ha instalado un práctico gancho para bolsas de compra en el lado izquierdo interior del espacio para equipajes.