Voll-Hybrid (Otto/Elektro)
50.850 €
135 kW/184 PS
699 km
5,7 l pro 100 km



Honda Prelude 2.0 i-MMD e:HEV Advance S+ Shift

Coupé der Mittelklasse

Beinahe ist der Prelude in Vergessenheit geraten, doch nach 25 Jahren Pause bietet ihn Honda seit Anfang 2026 hierzulande in der mittlerweile sechsten Generation wieder an. Seit dem Ur-Prelude von 1978 ist das Coupé der Technologieträger der Marke und bringt die neuesten Entwicklungen des Herstellers in Serie. Im ADAC Autotest fährt der rund 51.000 Euro teure Japaner nur ein befriedigendes Ergebnis ein. Das liegt aber primär an seiner eher geringen Praktikabilität, dem stiefmütterlich behandelten Fond und der überschaubaren Sicherheitsausstattung. Der Prelude ist ein Sport-Coupé – und genau hier liegen seine Stärken: Das in Anlehnung an den legendären Honda Civic Type R entwickelte Fahrwerk mit seinen adaptiven Dämpfern ist gut gelungen. Kompromisse beim Federungskomfort muss man keinesfalls fürchten und die Fahreigenschaften des Honda sind sowohl dynamisch als auch sicher zugleich. Die ebenfalls passend abgestimmte Lenkung fügt sich nahtlos ein, wie auch der Antrieb. Zwar steckt unter der Haube prinzipiell der gleiche Antrieb wie beim Civic, allerdings kommt der Prelude mit dem neuen S+-Shift daher. Über eine geschickte Ansteuerung des Antriebs wird bei Bedarf ein 8-Gang-Getriebe mit je nach Fahrmodus variierendem Charakter beachtlich gut simuliert. Man kann aber auch einfach hybridisch dahingleiten und die Schaltpaddel für den Wechsel zwischen den sieben Rekuperationsstufen nutzen – die Flexibilität des Antriebs und Fahrwerks sind beachtlich. Etwas mehr Leistung würde dem Honda gewiss gut stehen, aber dennoch ist man standesgemäß flott unterwegs. Dank des Hybridantriebs geht der Verbrauch auch nicht durch die Decke, wenn man es darauf anlegt. Im anspruchsvollen ADAC Verbrauchszyklus genehmigt sich der Honda 5,7 l Super auf 100 km – ein gutes Ergebnis, gleich gar für ein Sport-Coupé. Unterm Strich ist der neue Prelude gut gelungen und verbindet gekonnt Vernunft mit Emotionalität.

✓ **gelungene Fahrwerksabstimmung und Lenkung, sehr guter Antrieb, sichere und dynamische Fahreigenschaften**

✗ **wenig praktisch, Fahrzeugeinstellungen nur im Stand bedienbar, Raumangebot hinten schlecht, geringe Einstellmöglichkeiten der Sitze, befriedigende Sicherheitsausstattung**

ADAC Urteil

2,7	Autotest
2,6	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

4,4	Familie
3,8	Stadtverkehr
3,5	Senioren
3,0	Langstrecke
4,0	Transport
1,6	Fahrspaß
2,6	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. BMW 4er

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

3,3 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 04
Kofferraum-Variabilität 05

3,0 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 06
Raumangebot hinten 06
Innenraum-Variabilität 07

2,7 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 07
Klimatisierung 08

1,2 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,0 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

3,0 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,4 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

2,6 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Fahrzeugdaten 12

Bilder 13

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

ADAC © ADAC e.V.

3,3 Karosserie

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Prelude gefällt mit einer ordentlichen Verarbeitung, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und sämtliche Anbauteile sind bündig eingefasst. Außerhalb des primären Sichtbereichs haben die Japaner jedoch hier und da den Klarlack eingespart und bei tieferem Blick ins Detail das Blech nur noch grundiert. Auch scheppern die Türverkleidungen ordentlich, wenn man die sichtlich aus mehreren Teilen zusammengeschweißten Türen mit heruntergelassenen Fenstern schließt. Sonst haben wir noch Kleinigkeiten zu beanstanden wie die nicht durchgängig ummantelten Kabelstränge im Motorraum und die fehlenden Türrahmenverkleidungen – insgesamt passt der Gesamteindruck aber.

Der Unterboden ist aerodynamisch günstig fast vollständig verkleidet, nur der Bereich um die Hinterachse liegt frei. Zudem dürften die Japaner etwas spendabler mit dem Unterbodenschutz sein.

Im Innenraum fallen die gute Verarbeitung und die durchaus wertige Anmutung positiv auf. Der obere Bereich des Armaturenbretts besteht aus geschäumtem Kunststoff, wie auch die vorderen Türverkleidungen – zumindest teilweise. Die Ledersitze mit ihrem Hahnentrittmuster in der Mitte sollen an den ersten Prelude von 1978 erinnern. Wertige Leder- bzw. Kunstlederapplikationen befinden sich zudem an den Armauflagen, an der Mittelkonsole und am Armaturenbrett samt farbiger Ziernähte. Die sonst häufig eingesetzten Kunststoffe sind zumindest lederartig texturiert. Mit Stoff überzogene und sogar gepolsterte Sonnenblenden bietet der Honda sogar – dafür müssen die Säulenverkleidungen ohne auskommen. Der Fond hingegen wird regelrecht vernachlässigt, hier gibt es nur Stoffsitze und harte Kunststoffverkleidungen rundum – der Prelude ist eben ein Sport-Coupé.

✕ Bei zügiger Fahrt auf der Autobahn beginnt die Motorhaube zu flattern und Spiegelgläser wackeln deutlich sichtbar. Die Motorhaube wird nicht von praktischen Gasdruckfedern geöffnet und offen gehalten – man muss einen Haltestab bemühen.

4,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Autotest-Verbrauch von 5,7 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem kleinen 40-l-Tank eine theoretische Reichweite von 699 km – ein gutes Ergebnis, insbesondere für ein sportliches Coupé. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 382 kg – das ist im Prelude-Alltag mehr als ausreichend, denn man wird wohl kaum die beiden Notsitze im Fond für längere Reisen anbieten.

✕ Auf dem Dach darf nichts transportiert werden und eine Stütz- sowie Anhängelast sind nicht zulässig. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, weitere Optionen gibt es nicht. Mit 4,53 m Länge ist der Prelude nicht überdimensioniert, die Breite fällt mit 2,10 m (inklusive Außenspiegel) aber recht wuchtig für die Mittelklasse aus. Auch der üppige Wendekreis hilft mit 12,0 m beim Rangieren auf engem Raum nicht wirklich weiter. Der Prelude verfügt über keinen wirksamen Fehlbetankungsschutz.

2,7 Licht und Sicht

Die flache Fahrzeugfront lässt sich trotz der recht langen Motorhaube und des deutlichen Überhangs noch einigermaßen erahnen – niedrige Hindernisse vor dem Honda sind gut erkennbar. Der hintere Fahrzeugabschluss ist aber nicht einsehbar wegen der sehr schräg stehenden Heckscheibe und des Überhangs. Niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto lassen sich aber noch einigermaßen gut sehen. Um die Übersichtlichkeit ist es ausreichend bestellt, wie auch die ADAC Rundumsichtmessung belegt: Vor allem der Blick nach hinten ist durch die sehr breiten C-Säulen eingeschränkt. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist ob der relativ niedrigen Sitzposition befriedigend.

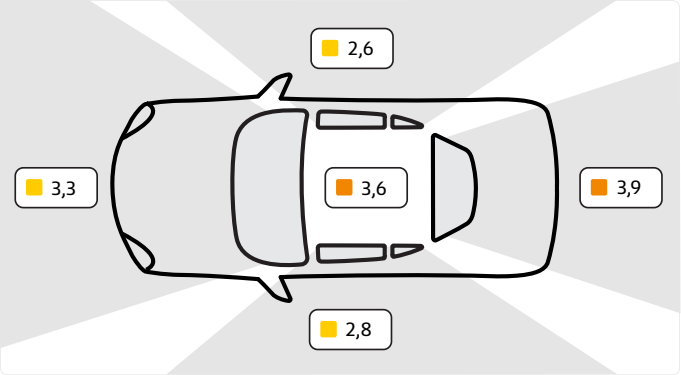


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach hinten stark ein. Abhilfe schaffen hier die Parksensoren und die Rückfahrkamera.

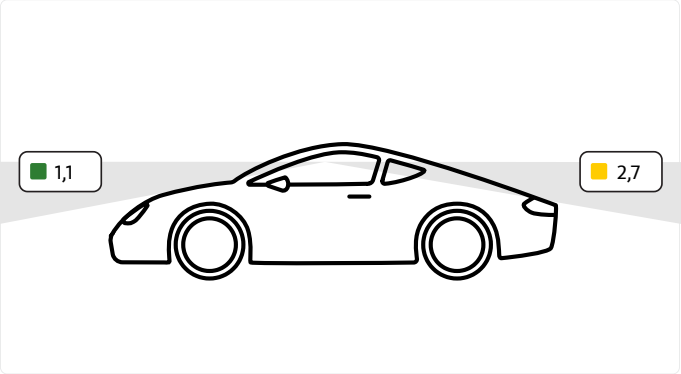
✓ Der Prelude hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord, die das Rangieren erleichtern. Ein Einparkassistent oder ein 360-Grad-Kamerasystem ist hingegen nicht verfügbar. Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Lichtsystem verfügt über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der entgegenkommenden Verkehr zuverlässig ausspart, sowie über ein Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Der Scheinwerferkegel ist angenehm breit, ein mitschwenkendes Kurvenlicht würde dem Honda aber dennoch gut stehen. Serienmäßig blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Immerhin ist der Spiegel auf der Fahrerseite asphärisch gestaltet, sodass der tote Winkel hier reduziert wird. Die Scheibenwischer haben in die Wischerarme integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser nur in der Aufwärtsbewegung gezielt vor die Wischerblätter spritzen. So wird Wischwasser gespart und man hat quasi nie schlechte Sicht durch eine komplett eingesprühte Frontscheibe, die auf die Scheibenwischer wartet.

ADAC © ADAC e.V.

✕ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann die Fahrtrichtung nicht mehr unabhängig angezeigt werden, was beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende ein erhöhtes Gefahrenpotenzial bergen kann. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist generell nicht verfügbar, welche neben der Verbesserung der eigenen Sicht auch für eine geringere Blendung des Gegenverkehrs bei verschmutzten Scheinwerfergläsern sorgen kann. Die Nebelschlussleuchte ist recht hoch positioniert, klein dimensioniert, aber enorm leuchtstark. Das kann zu Blendung des Folgeverkehrs führen.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg in den Prelude vorn gelingt ordentlich – er ist nun mal kein SUV und daher recht tief (Sitzhöhe über der Fahrbahn bei ganz nach unten gestelltem Sitz: 38 cm). Wegen des etwas in den Innenraum ragenden Armaturenbretts muss man beim Zustieg weit hinten ansetzen, was durch die großen Türausschnitte kein Problem ist. Kein ernsthaftes Hindernis stellen die niedrigen Schweller dar, erfordern aber wegen ihrer beachtlichen Breite einen größeren Schritt. Die Türen lassen sich weit öffnen und bleiben dank der strammen Haltekräfte auch an Steigungen in drei Stufen offen.

✓ Beim Ent- bzw. Verriegeln des Fahrzeugs beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld, sodass man sich bei Dunkelheit besser zurechtfinden kann. Zusätzlich werden die Türgriffe beleuchtet, es befinden sich weitere Leuchten unter den Türen und ein leuchtender Prelude-Schriftzug auf dem Schweller des Testwagens begrüßt beim Einstieg. Serie ist das schlüssellose Schließsystem, welches über die Sensoren an den vorderen Türgriffen bedient werden kann. Zudem kann der Honda beim Annähern an das Fahrzeug automatisch entriegeln – ein abstandsbasiertes Verriegeln ist hingegen nicht möglich. Dafür lässt sich das Smartphone als digitaler Schlüssel (Honda Digital Key) konfigurieren und auch mit anderen Nutzern teilen. Notwendig hierfür ist die My Honda+ App – der Service ist inklusive weiterer Konnektivitätsdienste die ersten drei Jahre kostenfrei dabei.

✕ Wenig überraschend: Der Zustieg in den Fond ist sehr beschwerlich und Erwachsenen kaum zumutbar. Die automatisch ausklappenden Türgriffe lassen sich insgesamt recht umständlich bedienen – bewährte Bügelgriffe wären hier die einfachere Lösung. Das schlüssellose Schließsystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz und lässt sich mit einem Funkverlängerer überlisten. Weitere Informationen unter adac.de/keyless. Honda spendiert dem Prelude keine praktischen Haltegriffe am Dachhimmel.

3,7 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt überschaubar aus. Das Standardvolumen bis zur Kofferraumabdeckung beträgt 240 l. Baut man die Abdeckung aus, passen aufgrund der sehr schräg verlaufenden Heckscheibe lediglich weitere 70 l oder alternativ insgesamt vier Getränkekisten hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis zur Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 580 l, dachhoch beladen sind es maximal 785 l. Unter dem Kofferraumboden befinden sich weitere 5 l Stauraum für Kleinkram.



Das Gepäckabteil bietet ein Basisvolumen von 240 l, das sich durch dachhohe Beladung bei umgeklappten Rücksitzlehnen auf eine maximale Kapazität von 785 l erweitern lässt.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Für den Prelude gibt es keine elektrische Heckklappe. Stattdessen wird die Klappe klassisch per Taster von außen entriegelt und dann nach kurzem Anheben über zwei Gasdruckfedern offengehalten. Die Öffnungshöhe der Klappe fällt sehr großzügig aus – zwei Meter große Personen können darunter den Kofferraum beladen, ohne sich zu stoßen.

✓ Der Kofferraum wird über zwei starke Leuchten nachts gut beleuchtet.

© ADAC e.V.

✕ Die Kofferraumöffnung ist zwar riesig, das Ladeabteil lässt sich allerdings wegen der breiten Stoßstange und sehr hohen Ladekante (82 cm über der Fahrbahn) schlecht beladen. Hinzukommend fällt die Bordwand innen um sehr hohe 32 cm ab. Die Kofferraumabdeckung aus dem Zubehör ist als über Draht gespanntes Tuch ausgeführt und klappt nicht automatisch weg – man muss sie manuell entfernen und bei Bedarf auf den Kofferraumboden legen, denn eine sichere Unterbringung unter dem Ladeboden ist nicht möglich. Der Kofferraumboden kann gedreht werden, um als Gepäcktrennwand zu fungieren. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Fläche, denn zwischen Ladeboden und Rücksitzlehne befindet sich eine zumindest angeschrägte Stufe. Einen praktischen 12-V-Anschluss hat der Kofferraum nicht zu bieten.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden die beiden Seiten oben an der Lehne vom Innenraum heraus – hierzu muss man müßig in den Fond kriechen. Über den Kofferraum erreicht man den Mechanismus noch schlechter.

✕ Netze und Seitentaschen vermisst man im Prelude, Kleinkram ist entsprechend schwierig zu verstauen. Immerhin stehen je Seite ein Taschenhaken zur Verfügung.



Die Heckklappe wird manuell bedient und gibt eine großzügige Karosserieöffnung frei. Allerdings lädt die sehr hohe Ladekante mit 82 cm über der Straße gemessen und die tiefe Bordwand (32 cm) nicht gerade zum Beladen mit schwerem Gut ein.

3,0 Innenraum

2,3 Bedienung

Der Aufbau des Cockpits wirkt vertraut und übersichtlich, man findet sich schnell zurecht. Honda setzt erfreulicherweise weiterhin größtenteils auf die Bedienung mittels haptischer Tasten. Das 9-Zoll-Touch-Display oben in der Mittelkonsole ist Standard, wie auch die 10,2-Zoll-Instrumentenanzeige. An den Seiten gibt es zusätzliche Anzeigen für den Tankfüllstand sowie den Ladestand der Batterie. Sitz, Lenkrad und Außenspiegel sind schnell und intuitiv eingestellt und die Anzeigen des Kombiinstruments klar ablesbar. Gestartet wird der Honda per Knopf im Armaturenbrett. Über die ungewöhnlichen Tasten auf der Mittelkonsole zum Einlegen der Fahrstufe stolpert man im ersten Moment, gewöhnt sich aber schnell dran und weiß die verschiedenen Ausformungen zu schätzen. Sicher nicht die beste Lösung, aber immerhin blind bedienbar: Das Licht wird per Drehschalter am Blinkerhebel gesteuert – eine Fahrlichtautomatik ist selbstverständlich mit dabei. Eine differenziertere Anzeige über den aktuellen Lichtstatus wünschen wir uns dennoch, denn bei Nebel bemerkt man oft gar nicht, dass nur das Tagfahrlicht eingeschaltet ist und man so für andere schlecht sichtbar ist. Über die klar definierten Lenkradtasten lassen sich das Audiosystem und die Fahrerassistenzsysteme teilweise bedienen. Weitere Einstellungen kann man ebenfalls über die Tasten erledigen (Rückmeldung über das Fahrerdisplay), der Rest wird über das günstig positionierte zentrale Touch-Display eingestellt. Das Bediensystem gehört mit Blick auf die Reaktionszeiten nicht zu den rasantesten Vertretern, lässt sich aber flüssig handhaben. Obwohl Honda seit Ewigkeiten auf dem deutschen Markt vertreten ist, gibt es immer noch vereinzelt sperrige Bezeichnungen – man errät aber immer, was gemeint ist. Die Bedienflächen sind teils knapp geraten, wie z. B. bei der Adresseingabe – man kann aber die Hand gut bei der Eingabe auf dem Armaturenbrett abstützen. Größtenteils ist die Bedienstruktur schlüssig und nur selten verschachtelt, manches aber auch unnötig kompliziert, wie z. B. das Löschen der letzten Navigationsziele.

✓ Die wesentlichen Hauptfunktionen sind am unteren Bildschirmrand permanent als Schnellwahlflächen eingeblendet, den Rest findet man rasch auf der Startseite, welche dank der haptischen Home-Taste jederzeit intuitiv erreichbar ist. In Zeiten der "Touch-Invasion" löblich: der Dreh-Drück-Knopf für das Audiosystem wie auch die Tasten für den Senderwechsel. Die Klimaautomatik bedient man über Tasten und Drehregler, was nicht nur denkbar einfach und schnell geht, sondern dank wertig gestalteter und nachts geschickt ausgeleuchteter Bedienelemente sich auch nach mehr Qualität anfühlt als jede Touchfläche dieser Welt.

✕ Hier geht Honda einen Schritt zu weit bei der Reduzierung von Ablenkungspotenzial: Fahrzeugeinstellungen am Touchdisplay können nur im Stand bei eingelegter P-Fahrstufe vorgenommen werden. So lässt sich beispielsweise die akustische Warnung bei Tempoüberschreitung während der Fahrt gar nicht deaktivieren und auch im Stand nur gemeinsam mit der gesamten Verkehrszeichenerkennung abschalten. Hier ist ein Shortcut wünschenswert – alternativ kann man sich auch mit kurzem Gaslupfen nach der ersten Warnung temporär behelfen.

© ADAC e.V.



Das Cockpit überzeugt durch eine gute Ergonomie und zahlreiche haptische Bedienelemente.

2,3 Multimedia

In puncto Multimedia ist der Honda gut ausgestattet und hat bereits serienmäßig die heutzutage wichtigsten Details an Bord, Luft nach oben gibt es aber dennoch.

✓ Immer dabei ist das Radio mit Digitalempfang und Bluetooth-Schnittstelle für die Freisprechanlage und das Audiostreaming – ein Online-Radio gibt es hingegen nicht. Das Smartphone kann aber via Android Auto oder Apple CarPlay kabellos mit dem Prelude gekoppelt werden. Ansonsten stehen vorn auch je zwei USB-C-Anschlüsse wenigstens zum Laden zur Verfügung. Geladen werden kann das Telefon sonst auch aufpreisfrei per induktiver Ladeschale in der Mittelkonsole. Außerdem Serie ist das Navigationssystem inklusive Verkehrsinformationen in Echtzeit. Ohne gebuchte Onlinedienste lassen sich beispielsweise Karten per WLAN oder USB-Stick aktualisieren. Hat man ein entsprechendes Datenpaket gekauft, kann der Prelude selbst auch einen WLAN-Hotspot für Mitfahrer realisieren. Ein potentes Bose-Audiosystem mit acht Lautsprechern hat der Prelude mit an Bord. Fernsteuern (u. a. Ver- und Entriegeln) lässt sich der Honda in eingeschränktem Maße über die My Honda+ App (kostenfrei die ersten drei Jahre) bzw. orten oder den aktuellen Fahrzeugstatus abrufen.

✗ Hier merkt man, dass die Grundstruktur des Honda CONNECT-Systems etwas in die Jahre gekommen ist: Spielereien wie Videostreaming oder Gaming gibt es generell nicht und Softwareupdates gehen nicht Over-the-Air (OTA), sondern bedürfen eines Werkstattbesuchs bzw. WLAN oder eines USB-Sticks. Nutzerprofile zum Laden von persönlichen Einstellungen lassen sich ebenfalls nicht anlegen. Zugegeben: Ein Großteil der eben genannten Defizite wäre für den Honda mit seinem bewährten Bedienkonzept ohnehin wenig sinnstiftend, sodass man getrost darauf verzichten kann.

2,6 Raumangebot vorn

In der ersten Reihe finden Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße genügend Platz vor. Das Raumgefühl ist angenehm, inklusive sportlicher Note: Man sitzt tief, die Seitenlinie ist hoch und die Fenster schmal. Platz hat man genügend um sich herum, nur die Mittelkonsole wirkt etwas einnehmend. Eine mehrfarbige Ambientebeleuchtung hat der Prelude nicht zu bieten, dafür aber sind die Türfächer, der Fußraum und die Mittelkonsole beleuchtet. Wem das nicht reicht, kann das Illuminationspaket ordern und bekommt dann noch u. a. beleuchtete Getränkehalter.

5,0 Raumangebot hinten

✗ Wenig überraschend ist das schlechte Raumangebot im Fond. Rein auf unsere Messwerte beschränkt, würde die Beinfreiheit (Vordersitz passend für eine 1,85 m große Person eingestellt) für lediglich 1,65 m große Insassen reichen. Die Kopffreiheit hingegen reicht nicht mal für 1,60 m große Fahrgäste. Zudem sind die Seitenlinie sehr hoch, die Fenster sehr schmal, die Dachlinie niedrig und der Kopf ist direkt neben der C-Säule.

© ADAC e.V.

Der dunkle Dachhimmel samt vollständig fehlender Beleuchtung verstärken das schlechte Raumempfinden. Zudem liegt der äußere Arm permanent auf der harten Verkleidung des hinteren Seitenairbags auf – maximal kleinere Kinder dürften es hier zumindest auf kurzen Strecken aushalten können.

3,6 Innenraum-Variabilität

Der Innenraumvariabilität sind enge Grenzen gesetzt – nur eine geteilt klappbare Rücksitzbank kann der Prelude bieten. In puncto Ablagen fällt das Angebot ebenfalls überschaubar aus.

Vorn gibt es Platz unter der Mittelarmlehne und zwei gut nutzbare Becherhalter in der Mittelkonsole. Die Türfächer sind jedoch recht klein ausgeführt und können nicht mal 1-l-Flaschen aufnehmen. Das Smartphone findet gut erreichbar seinen Platz vorn unter der Klimabedieneinheit. Ein praktisches Ablagefach links neben dem Lenkrad vermissen wir, ebenso einen Brillenhalter im Dachhimmel.

Hinten gibt es bis auf geschlossene Lehnentaschen an den Vordersitzen und Jackenhalter an den B-Säulen keine nennenswerten Ablagen. Zwischen den Sitzen gibt es eine Kunststofffläche, auf der man zumindest das Smartphone ablegen könnte.

Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.



Sowohl die Messwerte als auch das subjektive Raumempfinden im Fond machen deutlich, dass die Rückbank maximal als Notsitze für kleinere Kinder auf kurzen Strecken taugt.

2,7 Komfort

2,3 Federung

Das Fahrwerk des Prelude ist in Anlehnung an den Civic Type R entwickelt. Die Vorderräder werden von einer RevoKnuckle-Konstruktion samt Stabilisator geführt. Diese exotische Bauart des McPherson-Federbeins, welche beispielsweise der Ford Focus RS der zweiten Generation oder eben auch der Civic Type R verwendete, bringt kinematische Vorteile mit sich. Hierzu zählt z. B. die Möglichkeit, den Störkraft-Hebelarm zu reduzieren, welcher für das Zerren am Lenkrad bei stark motorisierten Fronttrieblern verantwortlich ist. Hinten verbauen die Japaner eine Mehrlenkerachse mit Stabilisator. Das adaptive Dämpfersystem des Civic Type R ist ebenfalls mit an Bord und ermöglicht so verschiedene Dämpfungs-Charakteristika. Neben dem Individual-Modus sind auch der Sport-, Komfort- oder GT-Modus möglich. Letztere beiden lassen sich als Standard nach dem Fahrzeugstart einstellen.

✓ Die verschiedenen Charakteristika sind gut spürbar und alle mit Blick auf ihre Zielstellung gut gelungen. Damit ist der Prelude kein kompromissloser Sportler, sondern bietet ein beachtliches Komfortniveau – insbesondere für ein Sport-Coupé. Kurze Wellen und Kanten innerorts nimmt der Honda nicht ganz so gelassen, dafür kommt er auf der Autobahn mit welligem Belag gut klar. Bei groben Hindernissen geht dem Japaner verständlicherweise der Federweg aus, bis dahin nimmt er aber Stöße aus Unzulänglichkeiten der Fahrbahn gut heraus. Bei zügiger Überlandfahrt gelingt dem Prelude der Spagat zwischen transparenter Mitteilung des Fahrbahnzustands, Unterdrückung von übermäßigen Aufbaubewegungen und dennoch komfortablem Gleiten gut.

3,5 Sitze

Während der Fahrersitz serienmäßig in der Höhe justierbar ist, ist diese Funktion für den Beifahrersitz nicht verfügbar. Eine Sitzneigungseinstellung gibt es ebenfalls nicht für das manuell zu verstellende Gestühl des Prelude, wie auch eine einstellbare Lordosenstütze oder ausziehbare Oberschenkelauflage. Laut Hersteller sind die beiden Vordersitze unterschiedlich gepolstert: Der Fahrersitz ist stärker unterstützt für dynamische Ansprüche und beim Beifahrersitz liegt der Fokus auf Komfort. Insgesamt geht der Sitzkomfort in Ordnung, der Seitenhalt gibt hingegen kaum Grund zu klagen. Die Sitzposition für den Fahrer fällt gut aus – bequeme Ablagemöglichkeiten für die Arme gibt es, wobei die Mittelarmlehne etwas länger sein dürfte. In der Höhe einstellbare Standardkopfstützen sind vorhanden, die Gurthöhe lässt sich aufgrund der Bindung an den Sitz nicht adaptieren.

✗ Die Rückbank ist nur ausreichend gepolstert und in allen Dimensionen zu klein geraten. Kopfstützen gibt es generell nicht, wie auch bequeme Ablagemöglichkeiten für die Arme jeglicher Art.

3,6 Innengeräusch

Der Prelude ist kein Leisetreter, denn der gemessene Schallpegel beträgt bei Tempo 130 km/h hohe 70,4 dB(A). Dominierend sind die Windgeräusche, die vorrangig aus dem Bereich der dicht an den Köpfen befindlichen Seitenscheiben an die Insassen herandringen und spätestens auf der Autobahn für knappe Gespräche sorgen. Generell wirkt der Honda recht schwach isoliert, sodass Fahrgeräusche bei moderatem Tempo die

© ADAC e.V.

Akustik dominieren. Auch Abrollgeräusche sind stets präsent. Wenigstens hinten sind die Radschalen beflockt und dämpfen so zumindest Klimpergeräusche durch herumfliegende Steinchen etwas. Fordert man wenig Leistung ab, fährt der Honda entweder elektrisch und damit nahezu geräuschlos oder der Verbrenner läuft dezent im Hintergrund mit. Bei schwerem Gasfuß ist der Zweiliter-Vierzylinder selbstverständlich akustisch präsent, allerdings stört er dabei nicht über Gebühr und passt sogar gut zum Fahrzeugcharakter.

2,0 Klimatisierung

✓ Der Prelude ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet – einstellbare Intensitätsstufen für die Automatik oder eine getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Auch ab der B-Säule dunkel getönte Scheiben sind stets verbaut. Darüber hinaus zählt eine Sitzheizung vorn zum Serienumfang. Ein beheizbares Lenkrad oder eine Sitzlüftung sind generell nicht verfügbar.

✗ Nicht optimal gelingt die Luftverteilung, da sich der Luftstrom der mittleren Düsen im Armaturenbrett nicht an der Lüftungsdüse selbst dosieren lässt. Man muss die Luftverteilung vielmehr auf Füße und Frontscheibe stellen, wenn man in der Mitte weniger Zug haben möchte. Luftausströmer im Fond bzw. unter den Vordersitzen gibt es nicht.

1,2 Antrieb

1,5 Fahrleistungen

Das Hybridsystem des Prelude besteht aus einem Vierzylinder-Saugbenziner mit 105 kW/143 PS und maximal 186 Nm Drehmoment sowie einem Elektromotor mit 135 kW/184 PS und 315 Nm. Die Elektro-Leistung ist gleich der Maximalleistung des Antriebs. Es handelt sich um einen verzweigten Hybrid, weshalb allerhand Antriebsarten möglich sind. Zum Beispiel ist der Benziner aus und der Prelude fährt elektrisch oder der Benziner treibt die Vorderräder direkt an. Es kann aber auch der Elektromotor antreiben und der Benziner währenddessen über eine zweite Elektromaschine den Strom dafür zur Verfügung stellen (Hybridmodus). Überschüssiger Strom wird dabei in die Lithium-Ionen-Batterie gespeist. Zuletzt wird ein Großteil der im Alltag auftretenden Verzögerungen über die Rekuperation geregelt und so Strom zurückgewonnen. Auf die aktuelle Betriebsart kann man nur begrenzt Einfluss nehmen, sich aber über ein Diagramm über die gerade genutzte Antriebsstrategie informieren lassen.

✓ Alles in allem steht stets ausreichend Leistung zur Verfügung. Der Prelude spurtet laut Honda bei Bedarf in 8,2 s aus dem Stand auf 100 km/h. Auch unsere Messungen zeigen, dass der Prelude nicht umsonst als sportlicher Hybrid vermarktet wird. Von 60 auf 100 km/h geht es in 4,2 s, von 80 auf 120 km/h in 5,4 s. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei nur 188 km/h. Honda beweist, dass man über geschickte Ansteuerung der E-Maschine, des Verbrenners und aktiver Klanggestaltung durchaus sportliche Emotionen beim Fahrer hervorrufen kann. So erntet man bei hoher Lastabforderung je nach Fahrmodus neben dem kernigen Motorklang auch u. a. durch Drehzahlsprünge simulierte Schaltvorgänge. Der Vorteil: Wenn einem nicht danach ist, kann der Prelude auch einfach als leiser Hybrid gleiten und ist eben kein kompromissloser Sportler. Unterm Strich dürfte der Honda aber mehr Leistung vertragen, à la Civic Type R – unter der Haube des Prelude werkelt schließlich der gleiche Antriebsstrang mit identischen Eckdaten wie beim Honda Civic.

1,5 Laufkultur

✓ Bei elektrischer Fahrt ist der Antriebskomfort hervorragend, aber auch mit aktiviertem Benziner bleibt die Laufkultur hoch. Vibrationen treten zwar auf, stören aber nicht weiter. Hauptsächlich im Stand bei erhöhter Drehzahl registriert man den Verbrenner dezent. Hier läuft er manchmal etwas brummig unter Last, denn er lädt offenbar die Batterie. In puncto Leistungsentfaltung gibt es wenig zu klagen, der Antrieb zieht über das gesamte Drehzahlband hinweg recht konstant. Die durch den Elektromotor möglich gewordene Spontanität im Antrieb ist deutlich erlebbar. Gerade innerorts und auf Landstraßen begeistert die überaus spontane Reaktion des Antriebs auf kleinste Gaspedalbefehle. Auf der Autobahn muss der Benziner aber immer erst etwas Drehzahl aufbauen, um genügend Leistung zur Verfügung zu stellen. Im neuen S+-Modus (siehe Kapitel Getriebe) hängt der Antrieb auch bei hohem Tempo bemerkenswert gut am Gas und vermittelt die Potenz eines reinen E-Antriebs.

0,8 Getriebe

Der Prelude hat keine dezidierten Schaltstufen und auch kein klassisches CVT-Getriebe verbaut. Der Hybrid-Antrieb wirkt nur teilweise wie ein CVT durch die elektrische Unterstützung. In Honda-Sprache: „e:HEV“ (Vollhybrid-Antriebsstrang) mit i-MMD-Technologie (intelligent Multi Mode Drive – je nach Fahrbedingung wird der passende Antrieb gewählt). Durch geschicktes Ansteuern des Antriebsstrangs kann der Honda erstaunlich authentisch verschiedene Charaktere spielen und eben auch ein Getriebe mit Schaltstufen darstellen.

✓ Wie auch der Civic simuliert der Prelude unter Last Gänge, u. a. durch Drehzahlsprünge. Im normalen Fahrbetrieb sind Zugkraftunterbrechungen dank des Hybridantriebs sowieso kein Thema. Neu beim Prelude ist das "S+ Shift", was bei Bedarf eine 8-Gang-Automatik simuliert. Wechselt man hier zusätzlich die Fahrmodi, verhält sich der Antrieb zwischen einer entspannten Automatik, die rasch hochschaltet und niedrige Drehzahlen bevorzugt, oder eben gegenteilig. Wüsste man es nicht besser, könnte man wirklich den Hybrid leugnen – die Abstimmung ist den Ingenieuren wirklich sehr gelungen.

© ADAC e.V.

Der Wechsel der Fahrtrichtung funktioniert zügig und problemlos, auch wenn das Auto noch rollt. Die Kriechfunktion des Antriebs ist fein zu dosieren, man kann leicht zentimetergenau einparken. Eine Autohold-Funktion mit separater Taste in der Mittelkonsole ist Serie.

Ist man im S+-Modus, lassen sich die simulierten Gänge mit den Wippen am Lenkrad schalten. Ansonsten wird hier die Rekuperationsstärke in sieben Stufen eingestellt. In den Stillstand kann der Honda aber nicht rekuperieren, wie manch ein vollelektrisches Auto. Ganz abschalten lässt sich die Rekuperation aber schon, sodass "Segeln" möglich ist.

2,0 Fahreigenschaften

1,8 Fahrstabilität

Der Prelude sieht nicht nur sportlich aus, sondern ist es auch – ohne dabei Kompromisse bei der Sicherheit zu machen. Mit an Bord hat der Honda den "Agile Handling Assist". Das System sorgt mit gezielten Bremseingriffen an der Vorderachse dafür, dass das Fahrzeug noch flotter den Richtungswunsch umsetzt. Lenkt man beispielsweise nach links, wird das linke Vorderrad für den Fahrer unbemerkt abgebremst, sodass ein zusätzliches Giermoment entsteht und so beim raschen Ausweichen unterstützt.

✓ Den herausfordernden ADAC Ausweichtest meistert der Japaner problemlos und bleibt dabei stets gut lenk- und beherrschbar. Die Abstimmung des ESP ist gut gelungen und hält das sich etwas nach Lastwechsel eindrehende Heck bei schnell durchfahrenen, langen Kurven gut im Zaum. Will man den Ausweich-Parcours möglichst schnell durchfahren, gelingt das mit dem Prelude natürlich flott. Allerdings macht es einem der Japaner nicht leicht, bis ans Geschwindigkeits-Limit zu gehen. Lenkt man zu forsch für den ersten Spurwechsel an, drosselt das ESP das Tempo merklich. Gelingt einem der Spurwechsel unterhalb der Regelschwelle, versteht man die hohe Sensibilität des ESP: Das Heck wird lose. Eh man sich versieht, greift schon das ESP souverän durch und sorgt für Stabilität. Unterm Strich ein gelungener Kompromiss aus Fahrfreude mit lockeren Zügeln, aber auch beherztem Durchgriff, wenn man es droht zu übertreiben.

Auch in einer Ausweichsituation, in der man das Lenkrad schlagartig verreißt, steht einem der Japaner souverän bei und unterstützt den Fahrer mit seinen sicheren Fahreigenschaften – das ESP greift punktgenau und sensibel ein, sodass der Schreckmoment schnell vergessen ist. Aufbaubewegungen sind selbst in schnellen Kurven nicht der Rede wert, wie auch Defizite bei der Traktion des Fronttrieblers. In puncto Geradeauslauf zahlen sich die aufwendigen Achskonstruktionen aus – der Japaner zieht stoisch seine Bahnen und lässt sich kaum von äußeren Einflüssen beeindrucken.

1,4 Lenkung

✓ Die Lenkung passt zum Prelude und gibt kaum Anlass zur Kritik. Rückmeldung über den Haftungszustand der Vorderreifen erhält man passend, allerdings ist das Lenkgefühl etwas synthetisch. Der Honda fühlt sich handlich und präzise an, was durchaus für Fahrfreude auf kurvigem Terrain sorgt. An der Zentrierung gibt es ebenfalls wenig auszusetzen – die Mittellage ist stets gut spürbar. Über die Fahrmodi kann man in insgesamt drei Stufen auf die Bedienkraft am Lenkrad Einfluss nehmen. 2,1 Lenkradumdrehungen sind nötig, um vom einen zum anderen Lenkanschlag zu kurbeln – das ist sehr wenig, wodurch der Lenkaufwand beim Rangieren zur Nebensache wird.

2,7 Bremse

Honda spendiert dem Prelude standesgemäß eine Bremsanlage von Brembo mit Festsätteln an der Vorderachse und Schwimmsätteln an der Hinterachse. Das Bremssystem spricht bei flottem Pedaltritt gut an und dank des spürbaren Druckpunkts lässt es sich bei starker Verzögerung gut dosieren. Die Implementierung der Rekuperation ist gut gelungen und der Übergang zur mechanischen Radbremse lässt sich kaum beim Verzögern herausfiltern. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt das Coupé nach 36,8 m zum Stehen (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigender Wert. Hier sollte angesichts des sportlichen Charakters weniger möglich sein.

3,0 Sicherheit

3,2 Aktive Sicherheit

Jeder Prelude erhält das volle Programm an verfügbaren Assistenzsystemen – Optionen gibt es keine. Wie beim Civic verzichtet auch der Prelude gänzlich auf ein Radar vorn und realisiert sämtliche vorwärtsgerichteten Assistenzsysteme hauptsächlich mithilfe der Kamera hinter der Frontscheibe. Ursächlich für das nur befriedigende Ergebnis in diesem Kapitel ist, dass der Honda nicht allzu viel mehr bietet, als ohnehin gesetzlich vorgeschrieben ist. Zum Beispiel vermissen wir u. a. einen Abstandswarner, Notfallassistenten und Ausstiegswarner. Dafür ist der Abbiege- und Spurwechselassistent dabei, welcher den Verkehr bis zu 25 m hinter dem Fahrzeug überwacht. Rückwärtigen Verkehr beim Zurücksetzen detektiert der Honda ebenfalls und warnt. Eine Bremsung leitet er aber nicht ein. Einen Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomaten hat der Japaner nicht mit an Bord. Dafür aber einen Abstandsregelautomat, der leider nicht von der Verkehrszeichenerkennung detektierte Geschwindigkeitslimits übernehmen kann. Einen Lenkassistenten hat der Prelude ebenfalls serienmäßig.

© ADAC e.V.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Spurwechselautomatik
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

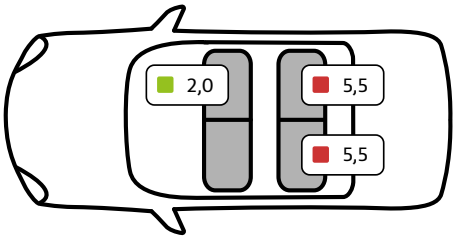
2,7 Passive Sicherheit

Bei den Airbags heißt es klotzen und nicht kleckern. Kopf- und Seitenairbags für beide Sitzreihen, zwei Knie- und Frontairbags vorn sind genauso Serie wie ein Centerbag zwischen den Vordersitzen. Lohnen wird sich der Aufwand allemal – nur in Zahlen ausgedrückt anhand des Ratings des Crashtests nach Euro NCAP-Norm können wir das bislang nicht bestätigen. Bislang liegen keine Ergebnisse für den Prelude vor. Die Kopfstützen schützen vorn Insassen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, den Gurt anzulegen. War der Prelude in eine Kollision verwickelt, sorgt das Post-Collision-Braking-System für ein selbstständiges Abbremsen des Fahrzeugs, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision zu mindern.

✕ Hinten hat der Prelude weder Kopfstützen noch Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer zu bieten. Sowohl Warndreieck als auch Verbandtasche befinden sich im Ernstfall schlecht zugänglich unter dem Ladeboden. Bei geöffneter Frontklappe erscheint keine entsprechende Warnmeldung. Die Kofferraumabdeckung aus dem Zubehör fungiert maximal als Sichtschutz und kann im Ernstfall kaum vor herumfliegenden Gepäckstücken schützen. Nach einem Unfall kann die Bergung wegen der auszuklappenden Türgriffe unnötig erschwert werden.

3,7 Kindersicherheit

Abgesehen von der fehlenden Isofix-Anbindung eignet sich der Beifahrersitz am ehesten zur Befestigung eines Kindersitzes. Zwar sind Isofix-Anbindungen im Fond vorhanden, allerdings fehlt eine i-Size-Freigabe. Zudem lassen sich wegen der niedrigen C-Säulen sowie der ungünstigen Gurtanlenkpunkte keine hohen Kindersitze installieren. Schlecht zugänglich ist der Fond ohnehin. Maximal eine Sitzerhöhung oder Babyschale sind dort denkbar. Doch letztere sorgt für eine deutliche Einschränkung des Einstellbereichs der Vordersitze. Eine Sitz- und Einbauprobe ist daher vor dem Kindersitzkauf dringend empfohlen.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,4 Sicherheit ungeschützte Personen

Der Prelude hat eine aktive Motorhaube, die bei einem Personenunfall etwas nach oben schnellt, um mehr Deformationsweg zu erzeugen und den Aufprall zumindest etwas weicher zu gestalten. Ohnehin ist die Front sehr lang, sodass ein Fußgänger bei einer Kollision am ehesten auf der Haube landen dürfte. Ergebnisse des Crashtests nach Euro NCAP-Norm liegen derzeit nicht vor, sodass wir uns hier am ähnlichen Honda Civic orientieren. Dieser erreichte 82 Prozent der Punkte (Test: 11/2022). Der serienmäßge Notbremsassistent kann auch Personen und Radfahrer erkennen.

© ADAC e.V.

2,4 Umwelt

2,4 Verbrauch

✓ Der Testverbrauch im ADAC Verbrauchs-Zyklus beträgt 5,7 l/100 km – ein gerade noch guter Wert. Zumindest innerorts und auf der Landstraße zeigt der aufwendige Antrieb Wirkung, denn es kann einiges an Energie wieder zurückgewonnen und der Verbrenner günstig unterstützt bzw. effizient betrieben werden. Auf der Autobahn koppelt der Antrieb ohnehin den Verbrenner direkt mit den Rädern, sodass sich hier kein wesentlicher Vorteil im Vergleich zu einem klassischen Verbrenner mit Getriebe ergibt. Bei Bedarf kann man den "Predictive Eco Assist" aktivieren: Hier berücksichtigt der Honda die geplante Navigationsroute und bemüht sich, den Antrieb so effizient wie möglich einzusetzen. Beispielsweise werden Bergab-Passagen zur Energierückgewinnung so genutzt, dass vorausliegende Steigungen effizient gemeistert werden können.

2,3 Umwelteinfluss

✓ Dank der überschaubaren Abmaße des Prelude verschlingt er relativ wenig kostbare urbane Fläche. Und sein ebenfalls überschaubares Leergewicht von rund 1,5 t wirkt sich positiv auf die Belastung der Infrastruktur und den Geldbeutel aus: Je weniger Masse, desto geringer der Kraftstoffverbrauch und Bremsen- sowie Reifenverschleiß. Mit 69 dB(A) fällt das Vorbeifahrgeräusch hingegen nur zufriedenstellend aus.

2,6 Autokosten

2,6 Monatliche Gesamtkosten

49.500 Euro muss man mindestens auf den Tisch legen, um einen Honda Prelude zu bestellen. Die Auswahl in der Aufpreisliste beschränkt sich im Wesentlichen auf Felgen, Lack, die Interieurfarbe und das Beleuchtungspaket für den Innenraum. Hinzukommend lassen sich auch Wartungspakete mit Laufzeiten von drei bis fünf Jahren mitbestellen.

Die laufenden Kosten gehen in Ordnung, wenn auch die Kaskoversicherung (Typklasse 24 bei Teilkasko und 26 bei Vollkasko) teuer kommt. Dafür ist die Steuer mit 84 Euro pro Jahr recht niedrig. Die Fahrzeuggarantie gilt erstmal grundsätzlich drei Jahre oder 100.000 km. Ebenfalls drei Jahre gewährt Honda bei Oberflächenkorrosion, fünf Jahre gibt es auf den Auspuff, zehn Jahre gegen Rost am Fahrgestell und zwölf gegen strukturelle Korrosion. Weiterhin steht Honda mindestens fünf Jahre bzw. 100.000 km gerade bei Defekten am komplizierten Hybridantrieb. Letztere Garantie und die generelle Fahrzeuggarantie lassen sich auf bis zu acht Jahre oder 160.000 km verlängern: Hierzu muss das Fahrzeug nur jedes Jahr zu Honda oder einem autorisierten Partner zur Inspektion, wodurch sich damit Jahr für Jahr die Garantie verlängert. Das sind echte Argumente für den Honda.

© ADAC e.V.

Herstellerangaben

Voll-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektro), Euro 6e-bis (WLTP), OPF	
Hubraum	1.993 ccm
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	315 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO_2-Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.525/1.880/1.349 mm
Leergewicht/Zuladung	1.545/305 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	264/760 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	40 l
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km / bis zu 8 Jahre oder 160.000 km unter Einhaltung aller Inspektionen bei Honda-Händler/6 Jahre
Allgemein/Rost	
Produktionsort	Japan, Yorii

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,2 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße	235/40 R19 96W
Reifen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis (li./re.)	12,0 / 11,9 m
Autotest-Verbrauch	5,7 l/100 km
Reichweite	699 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.468/382 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	240 l 580/785 l

Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

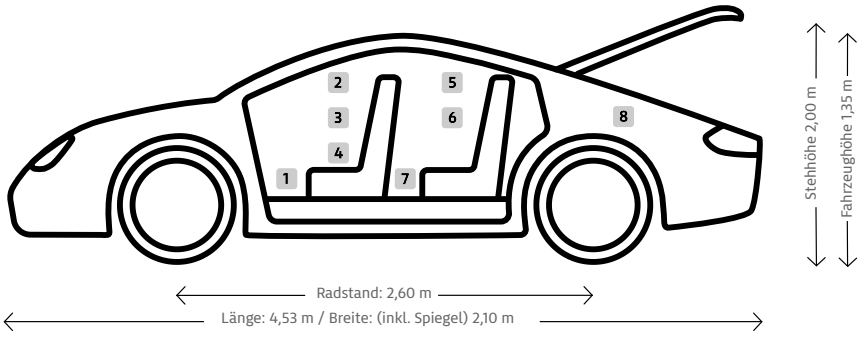
Betriebskosten	142 Euro
Fixkosten	191 Euro
Werkstattkosten	86 Euro
Wertverlust	451 Euro
Monatliche Gesamtkosten	870 Euro
Steuer pro Jahr	84 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/26/24
Basispreis getestete Variante	49.500 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

	EZ 19.09.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.850 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	11.450 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Android 8.1.0; Build-Nummer: 84MA-0005-221

Stand: 22.10.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

1 Beinfreiheit vorn bis 1,89 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 1,92 m Person
3 Innenbreite vorn 146 cm
4 Sitzhöhe vorn 38 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,59 m Person
6 Innenbreite hinten 136 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,65 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 240 - 785 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	-/Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrwarnung hinten	Serie
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie/-
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-
Außen	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,7**
Autokosten	**2,6**
KATEGORIE	**NOTE**
Karosserie	**3,3**
Verarbeitung	2,9
Alltagstauglichkeit	4,1
Licht und Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen	3,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	**3,0**
Bedienung	2,3
Multimedia	2,3
Raumangebot vorn	2,6
Raumangebot hinten	5,0
Innenraum-Variabilität	3,6
Komfort	**2,7**
Federung	2,3
Sitze	3,5
Innengeräusch	3,6
Klimatisierung	2,0
Antrieb	**1,2**
Fahrleistungen	1,5
Laufkultur	1,5
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	1,8
Lenkung	1,4
Bremse	2,7
Sicherheit	**3,0**
Aktive Sicherheit	3,2
Passive Sicherheit	2,7
Kindersicherheit	3,7
Sicherheit ungeschützte Personen	2,4
Umwelt	**2,4**
Verbrauch	2,4
Umwelteinfluss	2,3

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie











