



Honda e:Ny1

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Nach dem Honda e: ist der e:Ny1 das zweite rein elektrische Modell der Japaner. Der kryptische Name setzt sich dabei aus dem "e:" für die Elektro-Submarke und dem ausgesprochenen "anyone" zusammen - das kompakte Elektro-SUV soll also Jedermanns Bedürfnisse erfüllen. Im Test tritt der Japaner mit dem 150 kW/204 PS starken Elektroantrieb mitsamt 69 kWh-Batterie in der Basisausstattungsvariante an. Diese bietet eine umfangreiche Komfortausstattung und beinhaltet beispielsweise mit Klimaautomatik, Einparkhilfe und Smartphoneanbindung die wichtigsten Features für den Alltagsgebrauch. Zudem überzeugen die guten Fahrleistungen des Elektro-Honda, Einfädel- und Abbiegemanöver gelingen souverän und zügig. Weniger überzeugend hingegen sind seine speziellen E-Auto-Fähigkeiten. So bietet der e:Ny1 nur eine mäßige Ladeleistung von maximal 78 kW für DC-Laden, was für den Standard-Ladesprint von 10 auf 80 Prozent in einer Ladezeit von über 40 Minuten resultiert. Darüber hinaus fehlt eine Laderoutenplanung - zum Langstrecken-E-Auto avanciert der e:Ny1 also nicht, zumal seine Effizienz auf der Autobahn auch eher mäßig ist. Weitere Effizienz Nachteile muss man bei der Klimatisierung hinnehmen - eine Wärmepumpe ist nicht an Bord. Immerhin: Im Alltag profitiert man von 3-phasigem AC-Laden, die Reichweite im ADAC Ecotest beträgt 320 km. Für Jedermann ist der e:Ny1 also nur bedingt, die langen Garantielaufzeiten und der deutlich gesenkte Preis von unter 40.000 Euro könnten aber so manchen überzeugen. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, Hyundai Kona Elektro, Kia Niro EV, Renault Megane E-Tech, Smart #1, Volvo EX30.

- ⊕ umfangreiche Basisausstattung, gute Fahrleistungen, stimmige Lenkung, 3-phasiges AC-Laden, lange Garantielaufzeiten
- ⊖ mäßige Ladeleistung, keine Wärmepumpe, keine Laderoutenplanung, keine Stütz- und Anhängelasten, kein zuverlässiger Einklemmschutz der Fenster

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem nur aus reichendem Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosserie-Paneele stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Allerdings offenbart der Honda bei genauerer Betrachtung preisgünstige Fertigungslösungen: So sind die Türrahmen aus mehreren Teilen geschweißt, es befinden sich keine Verkleidungen darüber und die Fenster klappern im geöffneten Zustand beim Schließen der Türen. Zudem sind die Seitenteile im Kofferraum aus kratzempfindlichem Kunststoff. Ebenfalls ernüchternd fällt die Materialqualität im Innenraum aus, hier dominiert schwarzes Hartplastik von der Instrumententafel bis zu den Türverkleidungen. Einzig der obere Teil der vorderen Türverkleidungen und die Mitte der I-Tafel ist unter-

schäumt bzw. bezogen. Darüber hinaus machen die Textilien am Boden und am Dach auch keinen wirklich wertigen Eindruck. Positiv hingegen ist die Verarbeitungsqualität: Im Grunde knarzt und wackelt nichts, einzig die Mittelkonsole gibt bei Belastung etwas nach. Schlecht entgratete Kanten finden sich nur sporadisch. Am Unterboden zeigt sich der e:Ny1 großflächig verkleidet, einzig an den seitlichen Bereichen und rund um die Fahrwerksteile ist der Honda offen. Für eine noch optimale Luftführung wäre als durchaus noch Potential gewesen.

⊖ Die Motorhaube wird nur durch einen Haltestab offengehalten, was das Öffnen und Schließen erschwert.

3,9 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Honda verfügt über vier vollwertige Sitzplätze, sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt 416 kg - bei vier Personen á 80 kg samt etwas Gepäck reicht das aus. Dank der durchaus noch kompakten Abmessungen (4,39 m Länge; 2,03 m Breite inkl. der Außenspiegel) passt der e:Ny1 auch in kleinere Parklücken; der Wendekreis von 12,3 m ist für ein Kompakt-SUV recht groß und lässt den Honda in beengten Begebenheiten unhandlicher erscheinen als er ob seiner Abmessungen müsste. Die Reichweite gibt Honda mit 412 km an - gemessen nach dem gesetzlich vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren. Im deutlich praxisgerechter gestalteten Messverfahren des ADAC-Ecotest (Klimatisierung an + zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der e:Ny1 eine Reichweite von 320 km - das ist für diese Klasse nur ein ordentlicher Wert, zumal dieser unter optimalen Bedingungen (23 °C) ermittelt wurde. Für den Winterbetrieb ergab eine ADAC-Untersuchung (01/2024) einen durchschnittlichen Reichweitenverlust über alle getesteten Fahrzeuge von etwa 40 Prozent. Der genaue Reichweitenverlust des e:Ny1 wurde nicht ermittelt. Die Lithium-Ionen-Batterie des e:Ny1 (Nettokapazität: 62 kWh, Bruttokapazität: 69 kWh) kann serienmäßig mit Wechselstrom/AC (Steckertyp 2, 11 kW, dreiphasig) und Gleichstrom (Steckertyp CCS) geladen werden. Das Vollladen an der

Haushaltssteckdose mit 230 V dauert zwischen 29 und 51 Stunden und geht mit hohen Ladeverlusten einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man für die Vollladung im besten Fall sechs Stunden. Das volle Ladepotential entfaltet sich an einer ausreichend leistungsfähigen Schnellladesäule.

⊖ Der Nutzwert des e:Ny1 als Transportfahrzeug ist gering: Es lassen sich keine Dachlasten transportieren, zudem gibt es keine Anhängerkupplung, um einen Fahrradträger zu montieren oder einen leichten Anhänger zu ziehen. Einige Mitbewerber in dieser Klasse bietet all diese Fähigkeiten. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert 41 Minuten - kein besonders guter Wert, Schnelllader schaffen dies in etwa in 30 Minuten - auch in der Kompaktklasse. Die lange Ladezeit liegt an der geringen maximalen Ladeleistung von bis zu 78 kW, die durchschnittliche Ladeleistung betrug im Test 64 kW (s. Ladekurve vorletzte Seite). Der e:Ny1 ist damit hinsichtlich der Ladeperformance nicht besonders überzeugend. Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Eine Batterie-Vorkonditionierung, die dem entgegenwirken könnte, gibt es lt. Fahrzeuginformationen nicht.

3,3 Licht und Sicht

Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr besser zu überblicken - hier kann das kompakte SUV seinen Vorteil ausspielen. Die Motorhaubenkante ist nicht einsehbar, das hintere Ende lässt sich gut abschätzen. Die Außenspiegel sind groß und bieten grundsätzlich eine gute Sicht nach hinten, allerdings

fehlen beiden Spiegel ein sphärischer Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Ab Werk kommt der e:Ny1 mit Parksensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera daher, eine 360-

Grad-Kamera und ein Parkassistent sind nur mit der Variante Advanced erhältlich. Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, die Lichtverteilung dürfte allerdings etwas homogener sein. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, eine dynamische Variante mit Schattierung anderer Verkehrsteilnehmer ist für den e:Ny1 nicht erhältlich. Eine Kurvenlichtfunktion gibt es ebenfalls nicht. Ab Werk sind helle und schnell ansprechende LED-Rückleuchten verbaut.

⊖ Eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Honda nicht an. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem japanischen SUV eine eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Hindernisse vor und besonders hinter dem Fahrzeug sind nur in größerer Entfernung zu erkennen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also keine Fahrtrichtungsänderung angezeigt werden. Zudem ist die Sicht in den Außenspiegeln immer leicht unscharf, da sie durch die Anregung der Straße vibrieren.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in die leicht erhöhte Karosserie gelingt in der ersten Reihe recht mühelos, der Honda bietet eine große Einstiegsöffnung. Die Sitzfläche liegt mit 55 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) in einer Höhe, die einen komfortablen Einstieg fördert. Allerdings ist der Fußbereich vorne im Bereich des Sitzes durch das im Fahrzeugboden befindliche Batteriepaket etwas verwinkelt. Der Zustieg in die zweite Reihe gelingt ordentlich, einzig der etwas schmale Ausschnitt im Fußraum und der ausgeprägte Radlauf limitieren die Einstiegsöffnung. Positiv: Im Fond stört kein Mittelunnel, an dessen Stelle findet sich nur eine kleine Erhöhung. Lobenswert: Haltegriffe gibt es auf allen äußeren Sitzplätzen. Serienmäßig beleuchtet der e:Ny1 nach dem Auf-/Absperren den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug, für die Fahrzeugseiten gibt es jedoch keine Beleuchtung.

⊕ Der Honda bietet durch die weit nach unten gezogenen Türen einen schmutzfreien Einstiegsbereich.

2,8 Kofferraum-Volumen

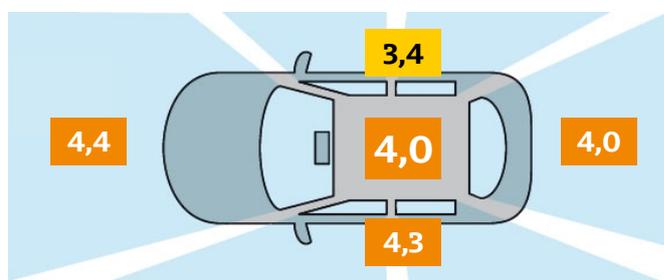
Das Ladevolumen des e:Ny1 fällt für die Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 335 l. Alternativ lassen sich sechs Getränkeboxen unterbringen. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, der entweder als Klappe verwendet oder nach oben versetzt werden kann, um 75 l abzutrennen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 20 l Stauraum für



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

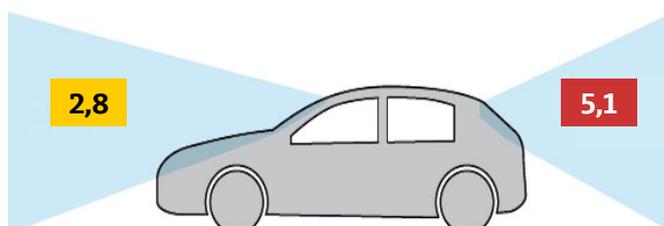
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Das serienmäßige Keyless-System funktioniert gut, verfügt aber über einen ungenügenden Diebstahlschutz, da es sich mit einem Reichweitenverlängerer überlisten lässt. Weitergehende Informationen unter [adac.de/keyless](https://www.adac.de/keyless).

kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 435 l. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 755 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.235 l Stauvolumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe wird manuell betätigt und schwingt nicht selbstständig auf. Sie öffnet weit genug, erst ab einer Körpergröße von über 1,90 m ist darauf achten, sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 72 cm hoch, allerdings kann in der oberen Stellung des Ladebodens nahezu barrierefrei ein- und ausgeladen werden. Liegt der Ladeboden in der tiefen Position, ist die Bordwand knapp 10 cm hoch und erschwert dann das Ausladen. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine ansteigende Ladefläche.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich von der zweiten Sitzreihe aus geteilt asymmetrisch umklappen, etwas umständlicher gelingt dies auch aus dem Kofferraum. Die Gurte werden nicht in Halterungen geführt und können beim Umklappen eingeklemmt werden. Zudem muss der Mittelgurt aus der Arretierung im Dach ausgehängt werden. Im Kofferraum gibt es pro Seite eine Aussparung für Utensilien und einen Taschenhaken. Darüber hinaus kann ein Gepäcknetz mit Hilfe der Verzurrösen eingespannt werden.

⊖ Eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube (Frunk), wie sie zahlreiche E-Autos bieten, hat der e:Ny1 nicht. Dieser ist vor allem dann praktisch, um problemlos an das Ladekabel zu kommen, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand geparkt hat.

3,0 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Im Vergleich zu seinen Honda-Modellbrüdern kommt der e:Ny1 mit dem modernsten Cockpit daher - zumindest optisch. Während die Grundbedienung (Lenkrad-, Spiegel- und Sitzeinstellung sowie Fahrstufenwahl und Wischer-/Licht-Einstellung) einwandfrei klappt, gibt es in puncto Bedienbarkeit des Infotainments Rückschritte. Letzteres wird nun auf einem großen, hochkant angeordneten 15,1-Zoll-Touchdisplay dargestellt und beherbergt im unteren Drittel nun die Klimaautomatik. Die viel gelobte, haptische Klimabedieneinheit wurde damit durch Touchfelder ersetzt - sehr schade und der Bedienbarkeit abträglich. Die einzigen beiden Funktionen, die als Tasten beibehalten wurden, sind Scheibenbelüftung und Heckscheibenheizung - auch auf den Lautstärkeregler wurde verzichtet. Die oberen beiden Drittel der Anzeige werden auf die Navigationskarte bzw. die Smartphone-Anbindung aufgeteilt. Positiv ist dabei, dass die Inhalte groß und gut ablesbar angezeigt werden. Zudem liegt das obere Drittel des Bildschirms gut



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.



Die doch recht hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

positioniert im Sichtfeld. Allerdings überladen die drei übereinander gestapelten Abschnitte das Zentraldisplay ziemlich. Zu Gute halten muss man dem System, dass die Navigationskarte/CarPlay nun dauerhaft dargestellt wird, während man unterhalb im Menü browsen kann. Immer wieder eine Hürde in der Bedienung: Viele Einstellumfänge sind weiterhin

zwischen dem Zentralsdisplay und der Instrumentenkombination aufgeteilt. Letztere lässt sich nur mühevoll bedienen.

⊖ Das Bediensystem des Honda macht leider auch viele kleine Details nicht gut. Zum Beispiel gibt es Doppelungen in den Bedienflächen (2x zurück-Schaltfläche), was für Verwirrung sorgt. Darüber hinaus kommt es vor, dass Schaltflächen momentan keine Funktion haben (z.B. RTTI-Symbol oder Ankunftszeit während der Zielführung). Anstatt dem Nutzer einen Hinweis zu geben, weshalb die Funktion aktuell nicht verfügbar ist, quittiert das System den Klick mit zwei nichtsagenden Piepstönen. Weiter fallen krude Formulierungen und schlechte Übersetzungen negativ auf. Beispielhaft: "Ein-/Ausschalten der Voreinstellung der Verriegelung", "Objekt wurde ausgewählt" bei Aktivierung von Funktionen, "Schlüsselloser Zugang Lichtblitz", "Dunk" statt "Dunkel".

2,4 Multimedia/Konnektivität

In puncto Multimedia-Ausstattung bietet der e:Ny1 eine solide Grundausstattung - kann den Anschluss an umfangreiche Systeme anderer Hersteller in Sachen Multimedia und Konnektivität aber nur bedingt halten. Serienmäßig dabei sind: Analoges und digitaler Radioempfang, je zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten, Smartphone-Anbindung über Bluetooth, CarPlay (kabellos) und Android Auto (kabelgebunden) und eine induktive Ladeschale. Das Navigationssystem zeigt auf Tastendruck die aktuellen Verkehrsmeldungen auf der Route und in der unmittelbaren Nähe an, bietet darüber hinaus aber keine Online-

2,8 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,90 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Personen bis zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite ist ordentlich bemessen und gibt genügend Bewegungsfreiheit in der ersten Reihe. Da das Armaturenbrett und Seitenlinie recht hoch aufbauen und die Dachlinie eher niedrig verläuft, wird das subjektive

3,3 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond ist nur ordentlich - wobei die Beinfreiheit positiv heraussticht. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter theoretisch noch eine Person mit über 2,10 m Größe Platz. Die Kopffreiheit ist hingegen auf knapp 1,85 m limitiert. Die Innenbreite genügt für zwei Personen ohne Klage, für drei Insassen wird es allerdings eng. Das subjektive Raumgefühl leidet - wie vorn - unter der hohen Seitenlinie und der niedrigen Dachlinie. Zudem befinden sich die Köpfe der Fondpassagiere direkt neben den C-Säulen. Die Ambientebeleuchtung setzt sich auch in der zweiten Sitzreihe fort.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, die Materialanmutung weniger. Leider folgt auch Honda beim e:Ny1 dem modischen Trend, viele Funktionen in einen großen, mittig angeordneten Touchscreen zu bündeln. Das spart dem Hersteller Kosten, führt aber zu einer deutlich verschlechterten Bedienung.

Funktionalität. Updates der Navigationsdaten können via WLAN-Verbindung durchgeführt werden, darüber hinaus bietet der e:Ny1 die Möglichkeit einen Wifi-Hotspot aufzubauen. Zusätzlich können mit der Honda-App Fahrzeuginformationen abgerufen werden oder digitale Schlüssel versandt werden. Die Sprachsteuerung arbeitet auf einfachem Niveau und liefert kaum einen Mehrwert.

⊖ Der e:Ny1 bietet keine Laderoutenplanung, was für ein neu entwickeltes Elektroauto ein deutliches Versäumnis darstellt.

Raumbefinden etwas geschmälert. Ein optionales Panoramadach, das mehr Licht in den Innenraum bringen würde, gibt es nur in der Variante Advance. Die Ambientebeleuchtung in blau ist serienmäßig verbaut und hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit an.



Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist nur ausreichend gegeben. Die Rücksitze sind weder verstell- noch ausbaubar. Ablagen findet man vorne in der Mittelkonsole (offenes Fach + Becherhalter) sowie unter der Mittelarmlehne. Darüber hinaus gibt es ein kleines, offenes Fach für Kleinkram neben dem Lenkrad. Die Türfächer sind eher klein geraten und bietet großen 1-l-Flaschen keinen ausreichenden Platz. In der zweiten Sitzreihe

spart sich Honda die Türfächer gleich ganz - unverständlich, wo man doch mit der guten Beinfreiheit in Sachen Komfort auf der zweiten Sitzreihe schon punkten konnte. Eine geschlossene Lehnentasche gibt es nur hinter dem Sitz der Beifahrerseite, Jackenhalter finden sich an beiden Seiten im Bereich der Dachhaltegriffe. Das Handschuhfach ist ebenfalls recht klein geraten und ist weder abschließbar noch beleuchtet.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Der e:Ny1 verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse und einer Verbundlenker-Hinterachse. Die Fahrwerks-Charakteristik ist klar komfortorientiert und eher weich. Im Stadtverkehr bietet der Honda damit einen ordentlichen Fahrkomfort, allerdings dringen Einzelhindernisse sowohl akustisch als auch schwingungstechnisch deutlich bis zu den Insassen durch. Bei Gullydeckeln und Frostaufbrüchen stören Poltergeräusche, Geschwindig-

keitshügel sind für die weiche Abstimmung mitunter zu viel. Die Vorderachse pariert sie nur ausreichend gut und gibt den Insassen das Hindernis deutlich zu spüren. Positiv überzeugen kann das Fahrwerk hingegen bei der Landstraßen- und Autobahnfahrt. Hier schwingt der Aufbau komfortbetont, aber noch angebunden genug, und ermöglicht eine entspanntes Dahinfahren.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz des e:Ny1 ist elektrisch und zusätzlich zu den Grundeinstellungen (Längs, Höhe, Lehne) auch in der Sitzflächenneigung anpassbar. Der Beifahrersitz ist mechanisch einstellbar. Die Konturen der Sitze sind passend geformt und bieten einen guten Seitenhalt, ohne einzuengen. Um die Sitzposition des Fahrers noch weiter anzupassen, bietet der Honda eine Gurthöhenverstellung, allerdings ist die Mittelarmlehne nicht in der Höhe verstellbar - hier passt es entweder, oder eben nicht. Die Sitze in Fond überzeugen mit einer komfortablen Sitzfläche auf den äußeren Plätzen, der Mittelsitz ist noch

ausreichend bequem, aber recht hoch positioniert, was das Platzangebot noch oben deutlich einschränkt. Der Kniewinkel auf der Rücksitzbank ist nicht zu spitz und noch passend ausgelegt.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe verstellen - was für große Mitfahrer zur Belastungsprobe werden kann. Zudem gibt es weder auf der Fahrer- noch auf der Beifahrerseite eine Lordosenstütze, die dem Sitzkomfort zuträglich wäre.

3,2 Innengeräusch

Schlechte Fahrbahnbeläge gelingt es dem Honda nicht gut von den Ohren der Insassen fernzuhalten, diese sind dauerhaft präsent. Auch Kiesel hört man klar und deutlich gegen die Radhausverkleidungen schlagen. Motorgeräusche sind dem E-Antrieb nicht fremd, es ist ein leichtes Surren wahrzunehmen -

Konkurrenten bieten leisere Antriebe. Auf der Autobahn geht es dann in Kombination mit den deutlich vernehmbaren Windgeräuschen ebenfalls nicht besonders leise zu. Bei Tempo 130 beträgt der Schalldruckpegel im Innenraum 69,5 dB(A) - bestenfalls ein durchschnittlicher Wert.

2,5 Klimatisierung

Ab Werk ist der Honda mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet - unterschiedliche Auto-Intensitätsstufen oder getrennt regelbare Luftverteilung gibt es aber nicht. Für die Fondinsassen verbaut Honda separate Luftausströmer zwischen den Vordersitzen, unter den Sitzen strömt allerdings keine frische Luft in den Fond. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind

stets verbaut. Auch die beheizbaren Vordersitze sind immer an Bord, nur in der Topausführung Advance bringt das SUV eine Lenkradheizung mit.

⊕ Die äußeren Luftdüsen vorn können den Luftstrom über einen separaten Drehregler in der Intensität justieren. Optisch

vielleicht nicht die schickste Lösung, aber hilfreich für einen guten Klimakomfort.

⊖ Der e:Ny1 bietet keine Wärmepumpe, die eine effiziente und damit verbrauchsoptimierende Wärme- und Kältere Regulierung ermöglicht. Viele E-Autos bieten dieses Feature serienmäßig.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der permanent erregte Synchronmotor an der Vorderachse leistet 150 kW (204 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab. Damit verhilft der Antrieb dem kompakten Honda mit dem für ein Elektroauto geringen Leergewicht von knapp 1,7 t zu guten Fahrleistungen, womit er sich im Alltag mehr als ausreichend motorisiert anfühlt. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergeht nur eine Sekunde -

perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist recht schnell erledigt, knapp 3,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,5 s. Honda verspricht 7,6 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird schon bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Elektromotor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen

etwas nach. Durch das gute Ansprechverhalten wird der Beschleunigungswunsch nahezu verzögerungsfrei umgesetzt.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der e:Ny1 hat keinen Wählhebel für die Auswahl der Fahrstufe, sondern Tasten in der Mittelkonsole. Verwechslungsgefahr besteht durch die unterschiedliche Haptik der Tasten kaum, zudem sind sie klar beschriftet und beleuchtet. Wer die Tasten jedoch blind bedienen möchte,

braucht zunächst etwas Eingewöhnung. Während Verzögerungsphasen lässt sich über Wippen am Lenkrad noch die Rekuperationsstärke einstellen. Eine Autohold-Funktion ist serienmäßig mit an Bord.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der e:Ny1 kann sich in diesem Kapitel durchaus in Szene setzen. Das SUV fährt unaufgeregt und sicher, gleichzeitig bei Bedarf aber dennoch zügig. Den ADAC Ausweichertest meistert er trotz Energiesparbereifung problemlos, was man nicht von allen SUV behaupten kann. Gleichzeitig lässt er sich bei Bedarf auch erstaunlich schnell und präzise durch den Pylonenkurs dirigieren, wobei die ermittelten Geschwindigkeiten nur geringfügig unter denen des flacheren und leichteren Civic liegen. Die Fahrstabilität des Japaners ist ordentlich. Spurrinnen beeinträchtigen den Japaner kaum, auch Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Spurtreue nur soweit, dass man sich eingebunden fühlt - aber nie unsicher. Im Zweifel schaltet sich ohnehin das ESP ein und weist den

rechten Weg. Einzig kräftiges Zupfen am Lenkrad bringt deutliche Bewegungen in den Aufbau und wird in eine ungewollte Richtungsänderung umgesetzt - aber immer im sicheren Rahmen.

⊖ Raum für Kritik lässt die Traktion des Fronttrieblers: Die Vorderräder haben mit der Power des E-Motors bei voller Leistungsanforderung zu kämpfen und die Antriebsschlupfregelung regelt deutlich zu spät. Dies resultiert bei engagierten Abbiegevorgängen - wenn es zum Beispiel auf Grund der Verkehrssituation mal schnell gehen muss - mit meterlang durchdrehenden Rädern.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkungsabstimmung ist gelungen. Die Servounterstützung ist geschwindigkeitsabhängig geregelt. Die Lenkkräfte sind passend, ordentlich Gefühl für das Auto ist vorhanden und die Nulllage recht eindeutig definiert. Den Honda kann man präzise über Landstraßen scheuchen, zudem muss man im Kurvenverlauf nicht wegen einer verzögert einlenkenden Hinterachse korrigieren. Das Abbiegen und Rangieren klappt dank der noch direkten Übersetzung ohne viel Lenkaufwand (2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag).

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt das kompakte SUV erst nach 36,3 m zum Stehen - ein zufriedenstellender Wert. Der Druckpunkt des Bremspedals dürfte genauer definiert sein, dann ließe sich die Bremse auch besser dosieren. Im Alltag kann man jedoch gut damit leben. Die Verzögerung der Rekuperation reicht nicht für One-Pedal-Driving aus.

2,7 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bereits in der Basisausstattung hat der e:Ny1 die wichtigsten Assistenzfunktionen mit an Bord. So kann der Fahrer stets auf ein Notbremssystem setzen, Verkehrszeichen sowie Objekte im toten Winkel können erkannt werden. Darüber hinaus hält die adaptive Geschwindigkeitsregelung Tempo und Abstand bis zum Stillstand - Tempolimits können aber nicht mit in den Abstandstempomaten übernommen werden. Weiter gibt es einen Spurhalteassistenten mit Spurführungsfunktion, der im Stop and Go-Verkehr zeitweise die Fahrzeugführung übernehmen kann. Nach einer Gefahrenbremsung aktiviert der Honda die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat, um so den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

⊖ Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet unzufriedenstellend und erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen öfter als gewöhnlich nicht korrekt.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für den e:Ny1 liegt zum Testzeitpunkt noch kein Euro NCAP-Ergebnis vor, als beste Annäherung kann der Honda HR-V herangezogen werden. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt dieser 82 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt vier Sterne (Test 04/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der e:Ny1 immer mit. Hintere Seitenairbags oder

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

Knieairbags gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten.

2,9 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält der vergleichbare Honda HR-V im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 75 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 04/2022). Laut Anleitung sind im e:Ny1 alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet, für den Beifahrersitz wird allerdings auf deutliche Einschränkungen hingewiesen. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auf der Rückbank auch per gut erreichbarer Isofix-Haken samt i-Size-Kennzeichnung. Dank der üppigen Beinfreiheit haben selbst Kindersitze mit platzeinnehmender Basis genug Platz, ohne die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen nennenswert einzuschränken.

⊖ Die Schließkräfte der Fenster im Fond und auf der Beifahrerseite fallen zu hoch aus. Mit Schließkräften von über 100 N bieten sie keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar: Sie

2,9 Fußgängerschutz

Für den e:Ny1 liegt zum Testzeitpunkt noch kein Euro NCAP-Ergebnis vor, als beste Annäherung kann auch hier der Honda HR-V herangezogen werden. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt dieser 72 Prozent der erreichbaren Punkte für den Fußgängerschutz - ein ordentliches Ergebnis (Test 04/2022).

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,6 kWh pro 100 km ermittelt. Innerorts kommt der Stromer auf einen Verbrauch von 16,5 kWh/100 km, außerorts auf 21,6 und auf der Autobahn von 23,8 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die

2,1 Schadstoffe

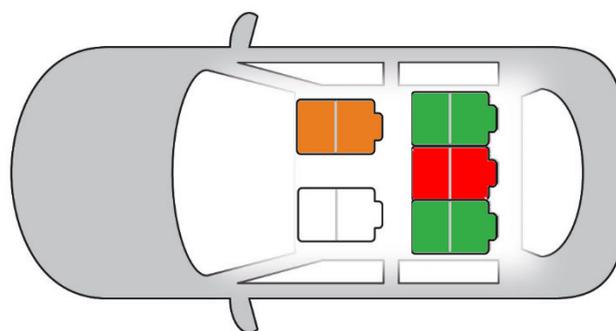
⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch

⊖ Die Kopfstütze des mittleren Fondsitplatzes lässt sich nicht weit genug herausziehen und bietet dadurch einen ungenügenden Schutz. Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann, ist nicht erhältlich.

wird nur mit einem einfachen, offenliegenden Schieberegler ausgeführt, der von Kindern ebenfalls betätigt werden kann.

Kindersitze

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



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)

Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist beim Elektro-SUV serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

62-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 66,3 kWh benötigt. Aus den 20,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 103 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 49 Punkte.

die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine

möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,6 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 84 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e:Ny1 im Bereich Schadstoffe 39

von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der elektrische Honda somit auf 88 Punkte und schafft somit locker ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

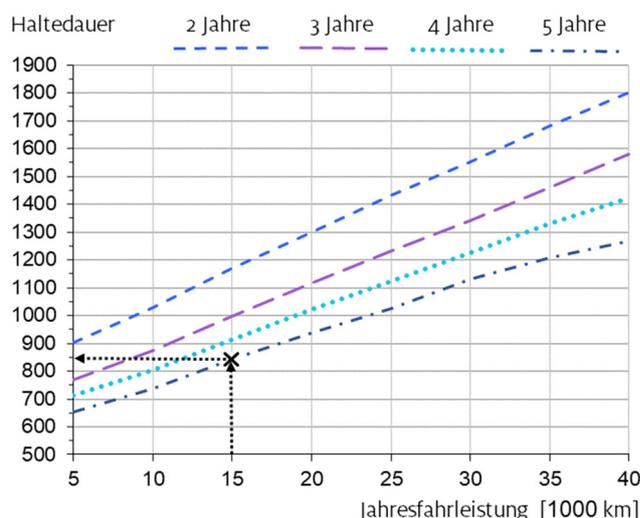
3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Honda e:Ny1 startet ab 38.990 Euro und verfügt dann schon über alle Ausstattungsmerkmale, die man im gewöhnlichen Autofahreralltag so braucht. Man muss sich nicht durch Sonderausstattungen wühlen, sondern wählt die Farbe, ein paar optische Details, und nimmt das Elektro-SUV ansonsten wie es ist - das vereinfacht den Kaufprozess. Die zweite Ausstattungsvariante Advance bietet kein unabdingbares Must-have, die 3.000 Euro Aufpreis sind also nicht zwingend erforderlich. Interessant: Honda hatte den e:Ny1 zur Veröffentlichung zu einem recht ambitionierten Preis ab 47.590 Euro angeboten. Verglichen mit dem aktuellen Kurs wurde die Einstiegshürde also um fast 10.000 Euro gesenkt, was man durchaus als Eingeständnis werten kann, dass der e:Ny1 noch nicht ganz der Renner in Hondas Modellportfolio ist. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich nur 62 Euro und das erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind bei Haftpflicht (16) und Teilkasko (22) moderat, Vollkasko versichert (26) kommt der Honda recht teuer. Die Ausgaben für die Wartungen sollten im Vergleich zu Verbrennern überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Honda gibt auf das Fahrzeug eine Garantie von drei Jahren bzw. 100.000 km, auf die Elektro-Komponenten des Antriebs fünf Jahre bzw. 100.000 km, auf den Hochvoltspeicher acht Jahre bzw. 160.000 km.

Letztere greift sofern die Restkapazität die Schwelle von 70 Prozent (State of Health, SoH) unterschritten hat, was auf Basis des ADAC Ecotest einer Reichweite von etwa 220 km entspricht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 842 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	12,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	201/454/742
• Dachlast/Anhängelast [kg]	0/0
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,85
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	58,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	115

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	60 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,6 kWh/100km/322 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	68,8 kWh/61,9 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	66,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	15 % "Batterieladung niedrig" & Batt. gelb 3 % "Niedrige Ladung, Leistung reduziert"
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Front
Entriegelung Ladekabel	Knopf an Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Option

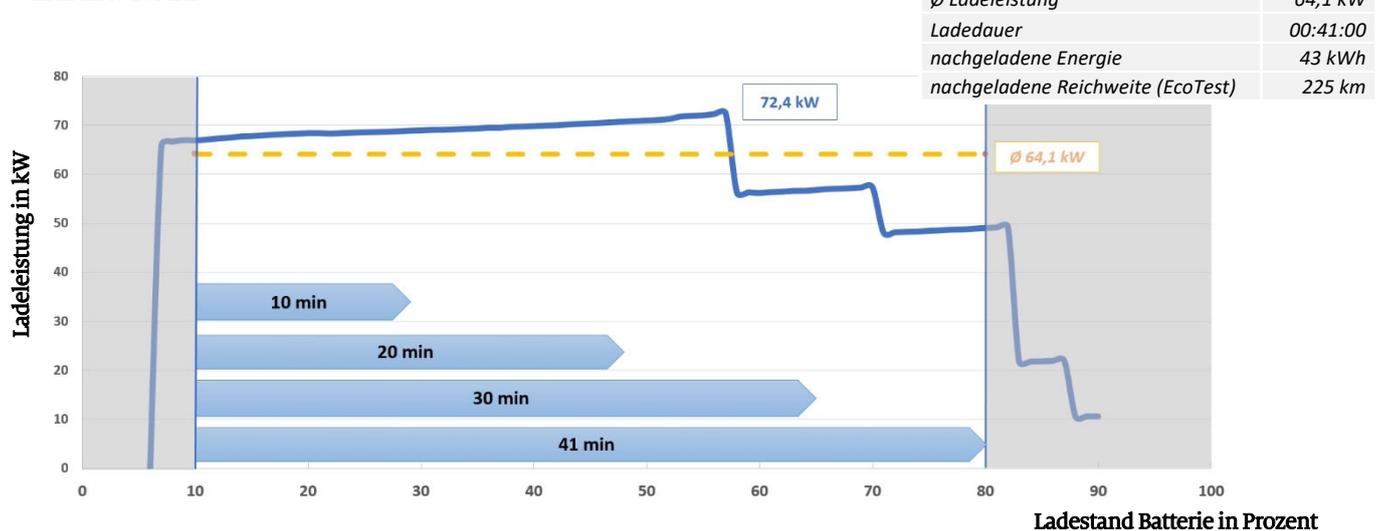
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein über Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	51 - 29 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	51 - 9 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	16 - 6 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 78 kW	41 min

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	11,3 kWh	59 km	29%
20 min	22,9 kWh	119 km	48%
30 min	33,6 kWh	175 km	65%

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor, vorn	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.387/1.790/1.584 mm
Leergewicht/Zuladung	1.730/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	361/1.176 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität (brutto)	68,8 kWh

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Continental Ultra Contact UC6
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	20,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.a.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	320 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.664/416 kg

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	82 Euro
Fixkosten	128 Euro	Wertverlust	510 Euro
Monatliche Gesamtkosten	842 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/26/22		
Basispreis e:Ny1	38.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.574 km
Anhängerzulassung/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
------------------	---

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	3,0
Innenraum	3,0	Sicherheit	2,7
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,0
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	1,6
Komfort	3,0	Verbrauch/CO2	1,1
Federung	3,0	Schadstoffe	2,1
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,2		

Stand: Juni 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutaj