Euro NCAP Test 2020:
Honda e

Vier Sterne für den e



Der Honda e im frontalen Offsetcrash gegen die rollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags verbaut. Ein Zentralairbagsystem zwischen den Sitzen ist nicht vorhanden.

Der Insassenschutz ist ausreichend, das Verletzungsrisiko für Erwachsene und Kinder ist weitgehend gering bis grenzwertig, in Einzelfällen aber auch ungenügend. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage eines Kindersitzes auf dem Beifahrersitz ist unproblematisch, der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der e ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer und einem aktiven Spurhaltesystem, jedoch ohne eine Fahreraufmerksamkeitserkennung, serienmäßig ausgestattet. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut, eine Multikollisionsbremse nicht. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 76%

Die Fahrgastzelle blieb im Offset-Frontal-Crashtest stabil. Der Schutz des Brustkorbs des Fahrers wurde aufgrund von Druckmessungen als grenzwertig und der Schutz des rechten Unterschenkels des Fahrers als ungenügend bewertet. Messungen in den Knien und Oberschenkeln sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrer-Dummies zeigten ein grenzwertiges Schutzniveau an, potenziell schädliche Strukturen im Armaturenbrett führten zur Abwertung.

Die gutartige Frontstruktur des Honda e stellte kein hohes Risiko für die Insassen des kollidierenden Unfallgegners bei einem versetzten Frontalaufprall dar. Im Test gegen die starre Wand über die gesamte Breite war der Schutz für alle kritischen Körperregionen sowohl für den Fahrer als auch für den Insassen auf dem Rücksitz gut oder ausreichend. Sowohl im Seitencrashtest als auch beim schwereren Pfahlanprall war der Schutz rundum gut, und der e erzielte die höchste Punktzahl für diese Tests. Bei der Bewertung des Schutzes beim Seitenaufprall in die Insassen abgewandte Seite wurde die Auslenkung des Dummys (Bewegung zur anderen Fahrzeugseite hin) als ungenügend bewertet. Der Honda e ist nicht mit einem Sytem ausgestattet, das den Kontakt zwischen den vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall verhindert.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Bewertung der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertraumaschutz. Der e verfügt nicht über ein Multikollisionsbremssystem, aber über ein e-Call-System, das im Falle eines Unfalls automatisch eine Meldung an die Rettungsdienste sendet und den Standort des Fahrzeugs angibt.

Insassenschutz für Kinder: 82%

Im Frontaloffsetcrashtest war der Schutz der beiden Kinderdummies für alle kritischen Körperteile gut oder ausreichend. Im seitlichen Crashtest war der Schutz der Brust des 10-jährigen Dummys ungenügend

und der des Kopfes grenzwertig, basierend auf den gemessenen Beschleunigungswerten. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, so dass eine nach hinten gerichtete Kinderrückhalteeinrichtung in dieser Sitzposition verwendet werden kann. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Alle Kindersitze, für die der Honda e ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und angewendet werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 62%

Der Honda e hat eine „aktive" Motorhaube. Sensoren im Stoßfänger erkennen, wenn ein Fußgänger angefahren wurde, und Aktuatoren heben die Motorhaube leicht an, um vor den darunter liegenden harten Strukturen zu schützen. Honda hat gezeigt, dass das System robust für Fußgänger unterschiedlicher Statur und in einem breiten Geschwindigkeitsbereich funktioniert, so dass das Fahrzeug mit angehobener Motorhaube getestet wurde. Die Motorhaube bot fast ausschließlich guten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers, wobei an den steifen A-Säulen einige schlechte Ergebnisse verzeichnet wurden. Die Stoßstange bot den Beinen der Fußgänger einen guten Schutz. Tests an der Vorderkante der Motorhaube zeigten jedoch einen schlechten Schutz für das Becken eines Fußgängers über die gesamte Breite des Fahrzeugs, der e erzielte für diesen Teil der Bewertung null Punkte. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Honda e kann ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sowie andere Fahrzeuge erkennen. In Tests reagierte das System ausreichend auf solche Verkehrsteilnehmer, wobei Kollisionen in den meisten Fällen vermieden oder abgemildert wurden. Das System erkennt keine Fußgänger hinter dem Auto, Notbremstests bei Rückwärtsfahrt wurden nicht durchgeführt.

Sicherheits-Assistenten: 65%

Ein autonomes Notbremssystem (AEBS) ist serienmäßig eingebaut. Das System hat bei Tests der Erkennung und Reaktion auf andere Fahrzeuge gut abgeschnitten, wobei Aufpralle in den meisten Fällen vermieden oder abgemildert wurden. Allerdings reagierte das System nicht beim Linksabbiegen, bei dem das Fahrzeug den Weg des entgegenkommenden Fahrzeugs quert. Die Gesamtleistung des AEB-Systems wurde als ausreichend bewertet. Der Honda e verfügt über einen Sicherheitsgurt-Warner für die Vorder- und Rücksitze, aber es fehlt die Überwachung der Fahreraufmerksamkeit. Das Spurhaltesystem korrigiert sanft die Lenkung des Fahrzeugs, wenn es aus der Fahrspur gerät, und greift in einigen kritischen Situationen auch beherzter ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem nutzt eine Kamera, um die lokale Geschwindigkeitsbegrenzung zu erkennen. Der Fahrer kann manuell wählen, ob das System die Geschwindigkeit entsprechend begrenzen soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Honda e

Standard Safety Equipment

2020



Adult Occupant	Child Occupant	Vulnerable Road Users	Safety Assist
76%	82%	62%	65%

SPECIFICATION

Tested Model	Honda e, RHD
Body Type	- 5 door hatchback
Year Of Publication	2020
Kerb Weight	1513kg
VIN From Which Rating Applies	- all Honda e
Class	Small Family Car

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	✖
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✖	✖	✖
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	✖	✖	✖
Centre Airbag	✖	✖	✖

Version 071220

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix	—	✖	●
Integrated CRS	—	✖	✖
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	●
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Car-to-Car incl. Turn Across Path	●
AEB Reverse	✖
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 071220

ADULT OCCUPANT

Total 28.7 Pts / 76%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Frontal Impact — 11.3 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact — 12.7 / 16 Pts



Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact — 4.0 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 071220

ADULT OCCUPANT

Total 28.7 Pts / 76%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	1.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Not available

Comments

The passenger compartment remained stable in the offset frontal test. Protection of the driver's chest was rated as marginal, based on measurements of compression, and that of the driver's lower right leg was rated as poor, also based on dummy readings. Measurements in the knees and femurs of both driver and passenger dummies indicated a marginal level of protection and the scores for these regions were penalised owing to potentially injurious structures in the dashboard. The benign front structure of the Honda e did not pose a high risk to the occupants of a colliding vehicle in a frontal offset impact. In the full-width, rigid wall test, protection was good or adequate for all critical body regions for both the driver and the rear seat passenger. In both the side barrier test, representing a collision by another vehicle, and the more severe side pole impact, protection was good all-round and the e scored maximum points for these tests. In an assessment of protection in far-side impact, dummy excursion (its movement towards the other side of the vehicle) was rated as poor. The Honda e is not equipped with a counter-measure to prevent occupant to occupant contact in side impacts. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injury in the event of a rear-end collision. A geometric assessment of the rear seats also indicated good whiplash protection. The e does not have a multi-collision braking system but has an advanced e-Call system which, in the event of an accident, automatically sends a message to the emergency services, giving the car's location.

Version 071220

CHILD OCCUPANT

Total 40.6 Pts / 82%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

21.6 / 24 Pts

Frontal Impact	15.3 Pts



Lateral Impact	6.2 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer KIDFIX XP HONDA*
Restraint for 10 year old child: *Booster cushion*

Safety Features

7.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard
Isofix	✖	●
i-Size	✖	●
Integrated CRS	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 071220

CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Britax Römer KidFix XP (ISOFIX)



Version 071220

CHILD OCCUPANT

Total 40.6 Pts / 82%

Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyBase2 (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Britax Römer KidFix XP (Belt)



CHILD OCCUPANT

Total 40.6 Pts / 82%

	Seat Position		
	Front	2nd row	
	PASSENGER	LEFT	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	●
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	—	●	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	—	●	●
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	—	●	●
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	—	●	●
Britax Römer KidFix XP (ISOFIX)	—	●	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyBase2 (Belt)	●	●	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●
Britax Römer KidFix XP (Belt)	●	●	●

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

Comments

In the frontal offset test, protection of both child dummies was good or adequate for all critical parts of the body. In the side barrier test, protection of the chest of the 10-year dummy was poor and that of the head was marginal, based on readings of accelerations. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. All of the restraints for which the Honda e is designed could be properly installed and accommodated.

Version 071220

VULNERABLE ROAD USERS

Total 33.9 Pts / 62%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

24.3 / 36 Pts



Head Impact	18.3 Pts
Pelvis Impact	0.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

9.6 / 18 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	5 km/h

Version 071220

VULNERABLE ROAD USERS

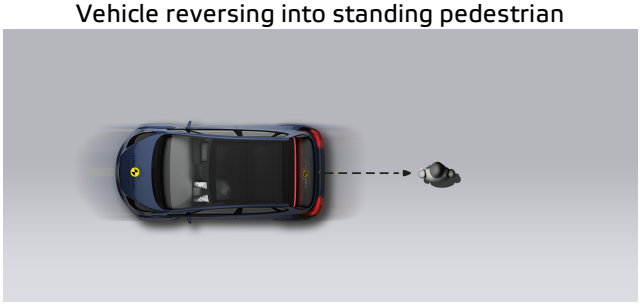
Total 33.9 Pts / 62%

AEB Pedestrian

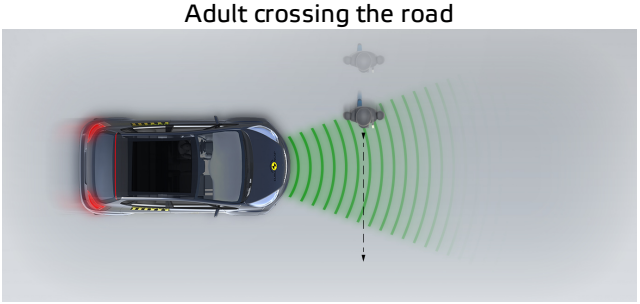
4.8 / 9 Pts

- **Day time**

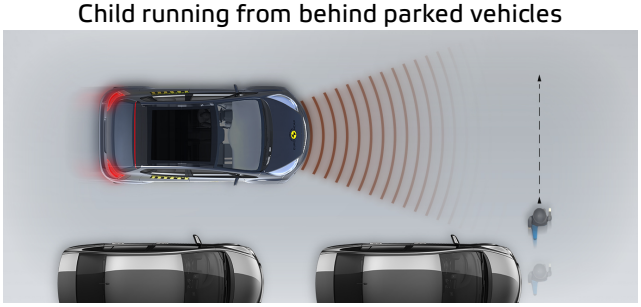
Vehicle reversing into standing pedestrian



Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

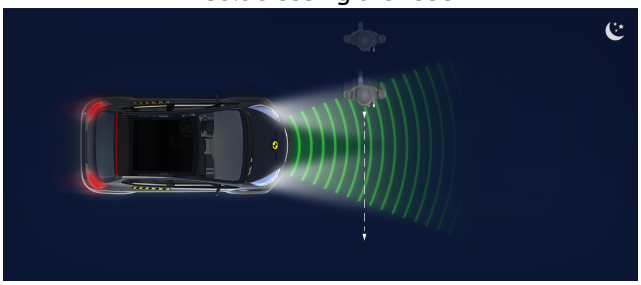


Adult along the roadside

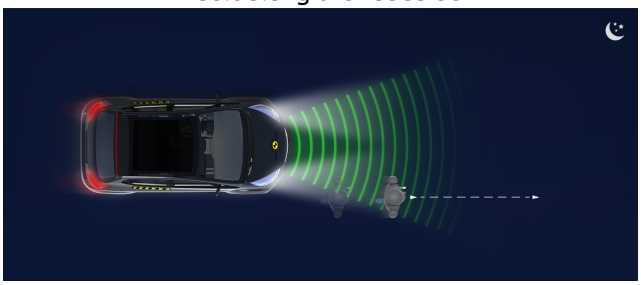


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 071220

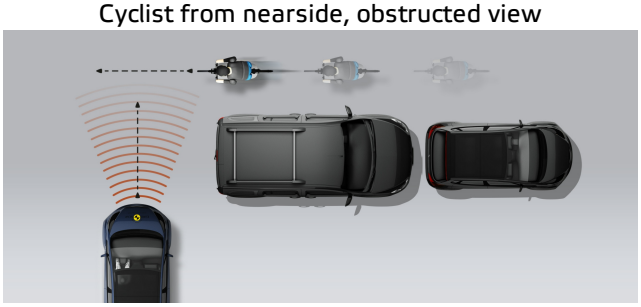
VULNERABLE ROAD USERS

Total 33.9 Pts / 62%

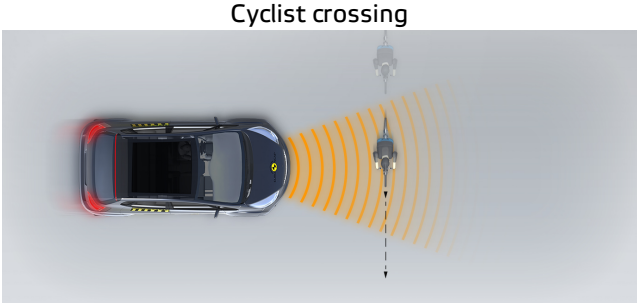
AEB Cyclist

4.7 / 9 Pts

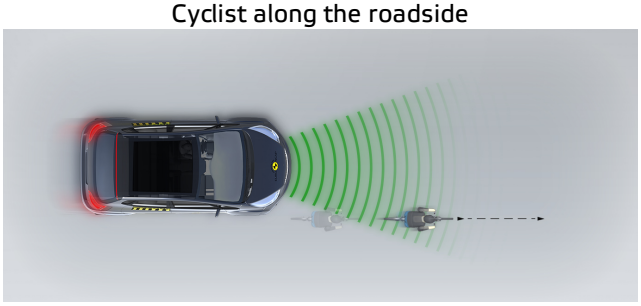
Cyclist from nearside, obstructed view



Cyclist crossing



Cyclist along the roadside



Comments

The Honda e has an ‘active’ bonnet. Sensors in the bumper detect when a pedestrian has been hit and actuators lift the bonnet surface to provide greater space to the hard structures underneath. Honda showed that the system worked robustly for pedestrians of different statures and across a wide range of speeds, so the car was tested with the bonnet in the raised position. The bonnet provided almost exclusively good protection to the head of a struck pedestrian, with some poor results recorded on the stiff windscreen pillars. The bumper provided good protection to pedestrians' legs. However, tests on the front edge of the bonnet revealed poor protection to a pedestrian’s pelvis at all points across the width of the car and the e scored no points for this part of the assessment. The Honda e’s autonomous emergency braking (AEB) system can detect vulnerable road users like pedestrians and cyclists, as well as other vehicles. In tests, the system's response to such road users was adequate, with collisions avoided or mitigated in most cases. The system does not detect pedestrians to the rear of the car, and reversing tests were not performed.

Version 071220

SAFETY ASSIST

Total 10.4 Pts / 65%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Speed Assistance

2.5 / 3 Pts

System Name	Speed Limiter
Speed Limit Information Function	Camera based, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

0 Pts

Seatbelt Reminder

2.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats, including third row		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	●

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

0 Pts

Version 071220

SAFETY ASSIST

Total 10.4 Pts / 65%

Lane Support

2.5 / 4 Pts

System Name	Road Departure Mitigation
Type	LKA and ELK
Operational From	64 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	ADEQUATE
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

3.5 / 6 Pts

System Name	Collision Mitigation Braking System
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	5 km/h
Sensor Used	camera and radar

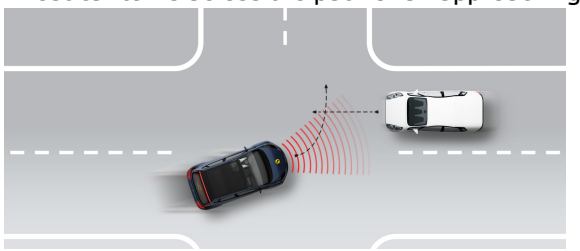
Version 071220

SAFETY ASSIST

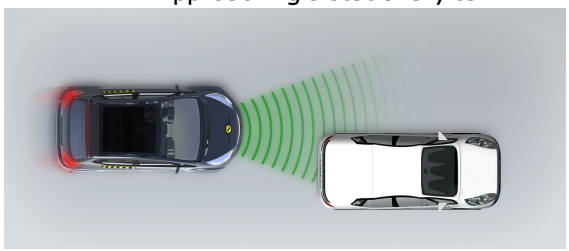
Total 10.4 Pts / 65%

- **Autobrake function only**

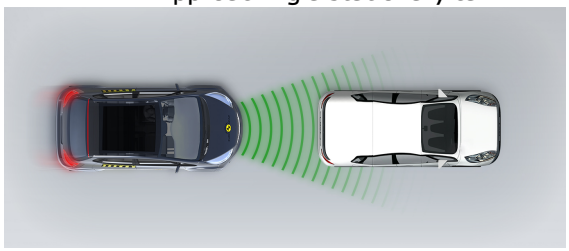
Test car turns across the path of an approaching car



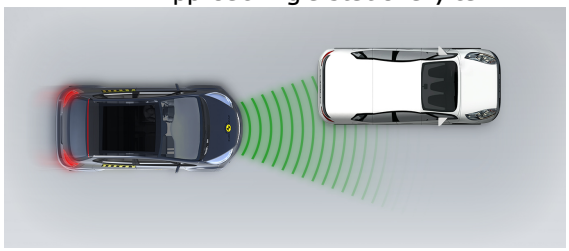
Approaching a stationary car



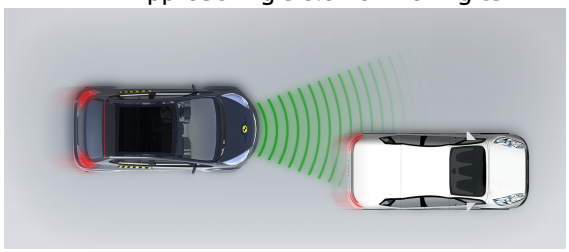
Approaching a stationary car



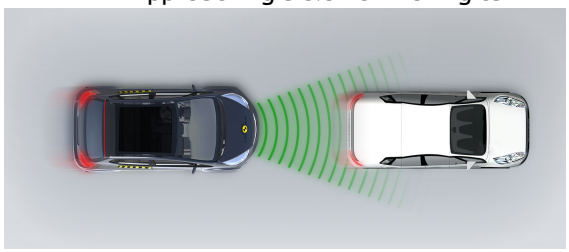
Approaching a stationary car



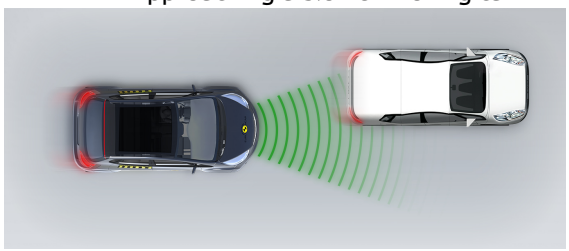
Approaching a slower moving car



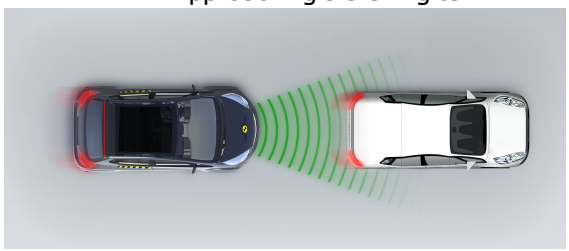
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

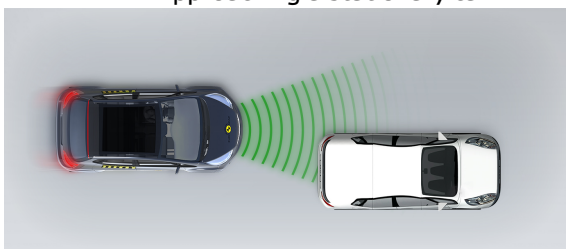


SAFETY ASSIST

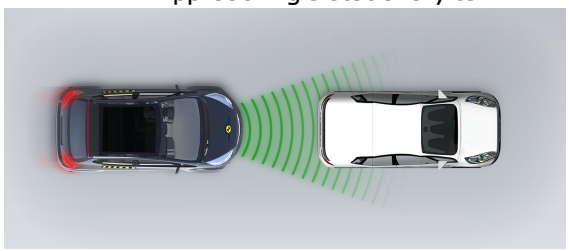
Total 10.4 Pts / 65%

- **Driver reacts to warning**

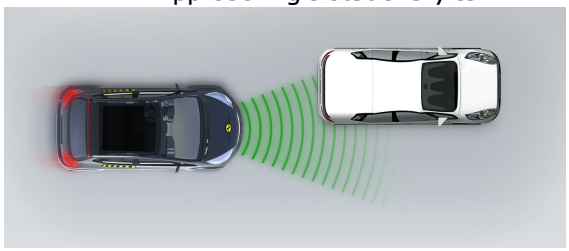
Approaching a stationary car



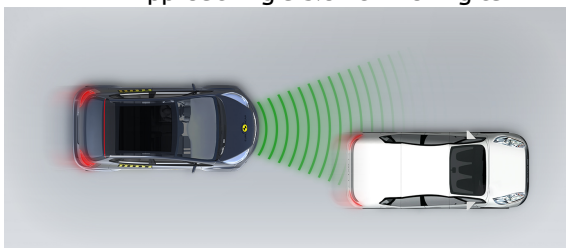
Approaching a stationary car



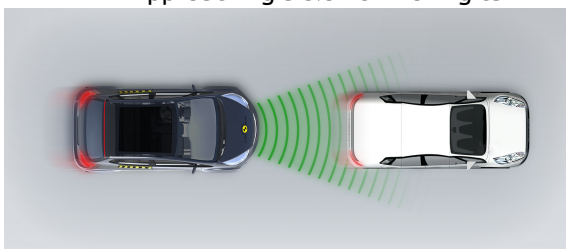
Approaching a stationary car



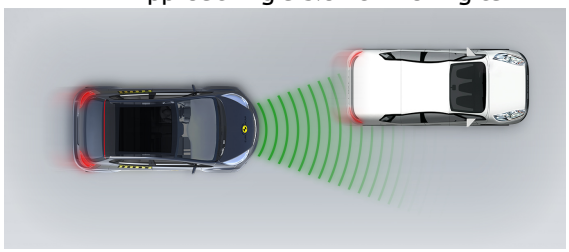
Approaching a slower moving car



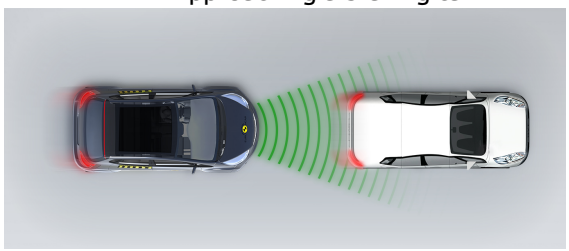
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 071220

SAFETY ASSIST

Total 10.4 Pts / 65%

Comments

Autonomous emergency braking (AEB) is fitted as standard. The system performed well in tests of its detection and reaction to other vehicles, with impacts being avoided or mitigated in most cases. However, the system did not react in the 'turn across path' scenario, where the car was turned into the path of oncoming vehicle, and overall performance of the AEB system was rated as adequate. The Honda e has a seatbelt reminder for the front and rear seats but lacks a driver alertness monitor. The lane support system gently corrects the steering of the car if it is drifting out of lane and also intervenes more aggressively in some critical situations. A speed assistance system uses a camera to detect the local speed limit. The driver can choose to let the system limit the speed appropriately.

Version 071220

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine & Transmission	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door hatchback	electric	BASE	4 x 2	✓	✓
5 door hatchback	electric	ADVANCE*	4 x 2	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2020	Rating Published	2020 ★★★★☆	✓

Version 071220