



Honda e Advance-Paket

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(113 kW/154 PS)

Ganz offensichtlich hat sich Honda bei der Entwicklung des schlicht e genannten Kleinwagens vom Trend gelöst, optisch bewusst dominant bis aggressiv aufzutreten. Ganz im Gegenteil, das sympathische Auftreten des Honda e mit leichten Anleihen beim ersten Honda Civic aus den 70ern sorgt bei fast jedem Betrachter für gute Laune. Dass ein optisch lockeres Auftreten nicht automatisch den Verzicht auf Sportlichkeit bedeutet, zeigt der e auf den ersten Metern. Die 154 PS und 315 Nm schieben den hinterradgetriebenen Honda ordentlich voran, zudem sorgt die agile - aber nicht unkomfortable - Fahrwerksabstimmung gemeinsam mit dem durch die Batterie niedrigen Schwerpunkt dafür, dass man gerne über kurvige Landstraßen surft.

Die Batterie fasst in unserem Test samt Ladeverlusten 37 kWh, der Ecotest-Verbrauch von 20,6 kWh/100 km ergibt also eine Reichweite von schmalen 180 Kilometern. Der Kleinwagen ist also kein Reisewagen, Honda kalkuliert mit der hauptsächlichen Nutzung als Stadtwagen.

Durch die kleine Batterie will Honda den Preis des sehr gut ausgestatteten und gefällig verarbeiteten Kleinwagens im Rahmen halten - was nur einigermaßen gut funktioniert. 38.000 Euro kostet der Honda e mit Advance-Paket, was für einen Kleinwagen immens viel Geld ist. Da der Staat aktuell den Kauf von Elektroautos massiv subventioniert, kann man den Preis auf unter 30.000 Euro drücken - diese Preisminderung gibt es aber auch für die Elektro-Konkurrenz. **Konkurrenten:** u.a. Mini Cooper SE, Opel Corsa-e, Peugeot e-208, Renault Zoe.

- +** agile und sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung
- geringe Reichweite, kein höhenverstellbarer Beifahrersitz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,9
	Stadtverkehr	2,0
	Senioren	2,0
	Langstrecke	2,9
	Transport	4,0
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Wie in der Kleinwagenklasse (und teils auch in höheren Klassen) üblich, findet man kaum weich geschäumte Oberflächen im Honda e. Nur die Türbrüstung ist weich, dafür aber sogar gleich mit Stoff bezogen.

⊕ Die Verarbeitung des Innenraums gefällt. Alles passt zueinander, nichts wackelt oder scheppert. Das Lederlenkrad mit seinen lackierten Einlegern ist richtig wertig, sogar die Holzimitat-Zierleisten vermögen zu gefallen. Alternativ bekommt man statt der Holzoptik auch bronzefarbene Applikationen. Details wie die Lederschlaufe zum Ausziehen

3,6 Alltagstauglichkeit

Die Lithium-Ionen-Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 35,5 kWh. Für eine vollständige Ladung wurden von uns inklusive Ladeverlusten 37 kWh benötigt. Der e ist serienmäßig mit einem sogenannten CCS-Anschluss (Combo 2) ausgestattet, der Laden sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom zulässt. So kann der Japaner per nicht serienmäßigem Mode-3-Kabel mit bis zu 6,6 kW geladen werden, also einphasig. Das dauert etwa fünfeinhalb Stunden. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen circa 16 Stunden. Bei Gleichstromladung (DC) ist laut Hersteller eine Ladeleistung von bis zu 56 kW möglich, in unserem Test erreichten wir an der Schnellladestation maximal 42,8 kW. Ab 30 % SOC fiel die Ladeleistung auf 30 kW und hielt sich dort konstant bis 60 % SOC, ab hier und bis 95% SOC lag sie Ladeleistung dann bei 20 kW. Für den Ladevorgang von 10 - 80 % SOC benötigten wir bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 29 kW gut 42 Minuten.

⊕ Der samt Außenspiegel nur 1,75 Meter breite Kleinwagen ist nicht einmal 3,90 Meter lang und hat einen Mini-Wendekreis von lediglich 9,3 Metern - in der Stadt fühlt sich der Honda wohl.

⊖ Ansonsten ist es um die Alltagstauglichkeit des Viersitzers schlecht bestellt, da der Honda e schlicht als Stadtfahrzeug und nicht als Transporter oder Langstreckenfahrzeug konzipiert wurde. Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt lediglich 325 Kilogramm, die bei vier Insassen rasch überschritten ist, von eventuellem Gepäck ganz zu schweigen. Anhänge- und Dachlasten sind nicht zulässig, allerdings gibt es gegen

2,3 Licht und Sicht

⊕ Der kantige Honda sieht nicht nur aus wie ein modernisiertes Auto aus den 80ern, er ist auch übersichtlicher als viele moderne Autos. Recht schmale Säulen und nicht zu

des Becherhalters oder farblich abgesetzte Gurte zeigen Liebe zum Detail.

Auch die Karosserie ist ordentlich gemacht, die rahmenlosen Türen sind zum Beispiel prima gegen Schmutz abgedichtet. Die ein oder andere Blechfalz könnte aber präziser gearbeitet sein und die Türen scheppern immens, wenn man sie mit heruntergelassenen Scheiben schließt.

Der Unterboden ist perfekt glattflächig, was Schmutz, Salz und Wasser vom Unterboden fernhält und die Aerodynamik verbessert. Alles in Allem ist der Honda e gut gemacht.

Aufpreis bei Honda eine abnehmbare Fahrradträgerkupplung, deren maximal erlaubte Stützlast 53 Kilogramm beträgt. Anhänger darf man damit nicht ziehen.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 20,5 kWh/100 km eine Reichweite von etwa 180 Kilometern – auch für ein Elektroauto mittlerweile ein mäßiger Wert, allerdings für viele Alltagsbedürfnisse durchaus ausreichend. Rein innerorts bewegt, kommt man auch gut über 200 Kilometer weit - im Winter aber ist die Reichweite deutlich eingeschränkt.

Ab Werk ist ein Reifenreparaturset unter dem Kofferraumboden zu finden, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich. Der Ladeanschluss ist mittig oben auf der Front untergebracht, wo er zwar tatsächlich gut und zudem von beiden Seiten zu erreichen, während des Ladens aber Regen, Schnee, herabfallenden Blättern und anderem ausgeliefert ist. Deshalb bietet Honda eine Abdeckhaube an, die man über die Ladeöffnung samt eingestecktem Ladekabel ziehen kann. Umständlich.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Immerhin lassen sich die Kopfstützen fast vollständig versenken.

kleine Glasflächen helfen dabei. Lediglich nach schräg hinten schränken die dort breiten Dachsäulen den Blick stärker ein. Beim Honda e Advance helfen zudem schon serienmäßig allerhand Systeme in unübersichtlichen Situationen.

Parkensensoren vorn und hinten sowie ein 360°-Kamerasystem verschaffen einen Überblick. Auf übliche Außenspiegel verzichtet der Honda e komplett, hier sorgen Kameras für eine weitwinklige Sicht nach hinten, ein toter Winkel ist fast nicht mehr vorhanden. Mit Advance-Paket ist auch der Innenspiegel ein Monitor, der das rückwärtige Kamerabild darstellt. Wer sich damit gar nicht wohlfühlt, kann den Bildschirm des Innensiegels ausschalten und den Spiegel normal nutzen. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer gefallen mit ihrer tageslichtähnlichen Lichtfarbe, in Sachen Ausleuchtung gibt es aber bessere Systeme. Ein Kurven- oder Abbiegelicht ist nicht vorhanden, ein statischer Fernlichtassistent aber Serie.

⊖ Die feinen Heizdrähte der Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit Lichtreflexe, die manche Fahrernaturen stören. Die Blinkerfunktion ist mit eingeschalteter Warnblinkanlage deaktiviert, so kann man Richtungsänderungen nicht ohne Weiteres anzeigen, wenn man abgeschleppt wird.

1,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Die kastige Form des Kleinwagens sorgt für gut nutzbare Türausschnitte, wenn auch der hintere Einstiegsbereich eher schmal ist. Angenehm fürs Ein- und Aussteigen sind auch die niedrigen und nicht zu breiten Schweller sowie die Sitzhöhe von 50 Zentimetern bei ganz nach unten gestelltem Fahrersitz. Haltegriffe sind rundum vorhanden, im Innenraum stört kein

4,3 Kofferraum-Volumen

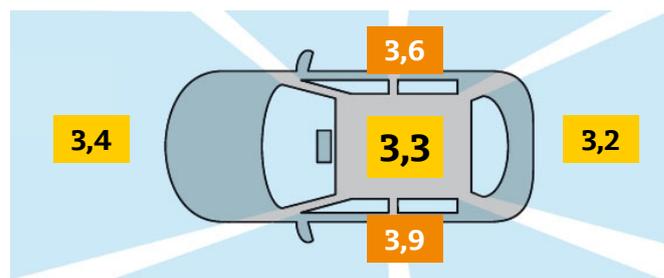
⊖ Kleines Auto und ordentlich Platzverhältnisse im Fahrgastraum - da bleibt nicht viel Platz für den Kofferraum. Unter die Hutablage passen gerade einmal zwei übliche Getränkekisten beziehungsweise 145 Liter und damit immerhin zehn Liter mehr als in das Staufach unter der Fronthaube eines Porsche 911. Entfernt man die Hutablage im Honda und belädt bis zum Dach, erweitert sich das Volumen nur leicht auf 215 Liter. Mit umgelegter Rücksitzlehne und beladen bis zur Fensterunterkante passen 455 Liter hinein und unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind es 875 Liter.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Was die Heckklappe angeht, verzichtet Honda auf besondere Gimmicks: Man öffnet und schließt sie einfach per Hand, ein elektrischer Antrieb ist nicht verfügbar. Die Ladekante liegt mit 74 Zentimetern ganz schön hoch, immerhin ist der

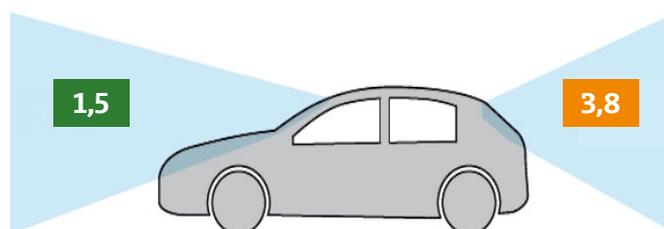
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



nennenswerter Mitteltunnel, man kommt gut zurecht mit dem kleinen Honda.

⊖ Das schüssellose Zugangssystem funktioniert gut, der Honda lässt sich aber über einen Reichweitenverlängerer überlisten und das Auto so öffnen und starten. Weitergehende Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit einem Volumen von gerade einmal 145 l ist der Kofferraum des Honda e bereits mit etwas größeren Gepäckstücken überfordert.

Kofferraumboden innen eben zur Kante. Unter der geöffneten Klappe kann man bis 1,87 Zentimeter Körpergröße stehen.

⊕ Weil es gerade bei Kleinwagen so selten ist, sei hier gesondert erwähnt, dass der Kofferraum nicht nur von einer, sondern gleich von zwei Leuchten erhellt wird.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Auch beim Thema Variabilität sieht man, dass es bei der Konzeption des Honda e nicht um seine Laderaumfertigkeiten ging. Schade, denn eine geteilt umklappbare Rückbank steht jedem Auto gut. Immerhin kann man sie überhaupt klappen und das dank der Kürze des Autos auch vom Kofferraum aus. Die Rücksitzgurte haben aber keine gesonderte Halterung für diesen Fall und man kann sie auch recht einfach aus Versehen beim Wiederaufstellen der Lehnen einklemmen und eventuell beschädigen. Ablagen für Kleinkram sind im Kofferraum nicht vorhanden, wenigstens konnte Honda sich zu zwei Taschenhaken durchringen. Findige Besitzer des Honda e besorgen sich ein Gepäcknetz für den Kofferraumboden, das sich an den vier Zurrösen einhängen lässt. So kann man kleinere und leichtere Ladung unter dem Netz vor dem Umherfliegen sichern.

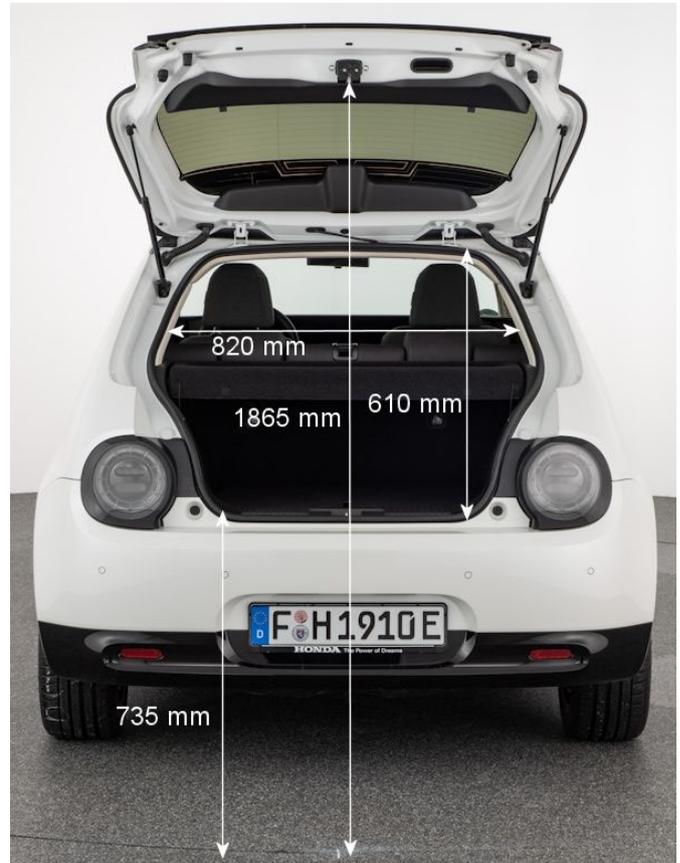
2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ So klassisch die Form des Honda e von außen auch ist, nach dem Einsteigen wird klar, dass man sich in einem aktuellen Fahrzeug befindet. Nicht weniger als fünf Bildschirme erstrecken sich nebeneinander von der linken bis zur rechten Seite des Armaturenbretts. Die äußersten dienen als Monitore für die Kameras, die anstelle der Außenspiegel montiert sind. Zunächst ungewohnt, funktioniert die Lösung im Honda e tatsächlich gut, denn einerseits sind die Monitore gut im Blickfeld, vor allem aber ist das leicht weitwinkliger und zusätzlich verstellbare Sichtfeld so groß, dass quasi kein toter Winkel mehr übrig bleibt.

Vor dem Lenkrad und an zweiter Stelle von links ist der Cockpit-Monitor mit allen relevanten Daten für die Fahrt wie Geschwindigkeit, Bordcomputer und Ladestand. Leider ist das Layout der Darstellung kaum als solches zu bezeichnen, die einzelnen Anzeigen sind wahllos verteilt. Immerhin die Geschwindigkeit ist prominent oben in der Mitte. Auch hat es Honda verpasst, dem Fahrer verschiedene Anzeigestile zur Wahl zu stellen. Eigentlich wäre dies dank der Monitorlösung ein leichtes gewesen.

Die beiden weiteren Monitore rechts vom Instrumentendisplay sind für das Infotainment und Fahrzeugeinstellungen zuständig. Zwar fehlt im ersten Moment der Überblick über die kachelbasierte Menüstruktur, die Anzeigen sind aber in hohem Maße individualisierbar. Wer sich die Mühe macht und die vielen Menüs und Anzeigen für sich passend anordnet,



Die Laderaumöffnung ist recht schmal und mit einer Ladekantenhöhe von ca. 74 cm nicht sehr zugänglich.

bekommt ein durch die schiere Größe der Monitore umfassenden Überblick. Die Monitorlandschaft sollte also nicht abschrecken, Honda macht die Vorteile der Displaylösung greifbar. Zudem, und das ist im Vergleich mit anderen aktuellen Fahrzeugen nicht hoch genug hervorzuheben, setzt Honda nicht nur auf Touchscreens, sondern an den richtigen Stellen auch auf mechanische Tasten und Regler. So ist die Bedieneinheit der Klimaautomatik zwar etwas tief platziert, ist über große Tasten und deutliche



Die Verarbeitungsqualität kann sich angesichts der Fahrzeugklasse durchaus sehen lassen und auch die Materialanmutung kann überzeugen. Die Bedienung ist trotz der etwas futuristischen Optik weitgehend funktionell und bietet bessere Lösungen als viele Konkurrenten.

Symbole einfach und schnell bedient. Direkt über den Knöpfen ist eine LCD-Anzeige für die gewählte Temperatur und Lüftungseinstellung. Das ist übersichtlich, eingängig und sieht auch nicht billig aus. Zudem sind Dinge, die man im Alltag öfter und dann sofort braucht, über Tasten erreichbar, wie etwa

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Passend zur digitalen Anmutung durch die vielen Bildschirme ist der Honda e in Sachen Multimedia und Konnektivität gut aufgestellt. Radioempfang über FM/AM/DAB+ ist selbstverständlich, ebenso wie eine Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming, Internetradio, kabelloses Apple CarPlay, kabelgebundenes Android Auto, ein integriertes Garmin-Navigationssystem und der Fernzugriff auf das Fahrzeug per Handy. Eine jährlichen Betrag von 49 Euro kostet der Honda Personal Assistant, ein per Display nett animierter Assistent, mit dem man in freier Sprache plaudern kann und der sich um Wettervorhersagen oder die Reiseplanung kümmert. Dies funktioniert nicht so gut wie bei den besten Lösungen, die man bei manch anderen Herstellern findet, aber ist nach etwas Eingewöhnung gut nutzbar. Am besten probiert man den Assistenten bei einem Vorfürhrgang mal aus.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der kleine Stromwagen stellt vorn verblüffend viel Platz zur Verfügung. Der Verzicht auf eine große Mittelkonsole, die klaren Linien, der helle Dachhimmel und nicht zuletzt das serienmäßige Panoramadach sorgen dafür, dass man den Platz

2,7 Raumangebot hinten

⊕ Hinten setzt sich der luftige Eindruck durch die großen Glasflächen fort, zudem passen noch 1,90 Meter große Menschen in den Fond, wenn die Vordersitze auf 1,85 Meter große Insassen eingestellt sind.

4,6 Innenraum-Variabilität

⊖ Nachteil der auf klare Linien und nicht zu voluminöse "Cockpitmöbel" bedachten Gestaltung: Es fehlen Ablagen. Auch das Handschuhfach ist klein, genauso wie die Türfächer. Vorn bekommt man zwei Becher unter, hinten muss man seinen Kaffee in der Hand halten.

die Parkassistenten und die Einstellung Bildschirmhelligkeit. Da zudem das schön gemachte Lenkrad über Tasten statt Touchflächen verfügt und im Armaturenbrett ein richtiger Drehregler die Lautstärke reguliert, kann man Honda einen gelungenen Mix aus Touch, Drück und Dreh attestieren.

Physische Anschlüsse stellt ein Honda e Advance einige zur Verfügung, denn neben den drei USB-Anschlüssen kann man auch einen HDMI-Anschluss und sogar eine 230-Volt-Steckdose nutzen. Diese stellt maximal 180 Watt zur Verfügung.

Nicht nur bei Tesla verstehen sie was von digitalen Gadgets. Im Honda e lässt sich eine Aquarium-App installieren, die dann über die rechten beiden der mittleren Bildschirme Fische schwimmen lässt. Die Einrichtung des Aquarium lässt sich ebenso verändern wie sich die Anzahl der einzelnen Fischarten festlegen lässt. Eine Spielerei ohne Nutzen, aber bei einem so emotionalen Produkt wie einem Auto muss nicht alles einen Nutzen haben, solange es keinen Nachteil mit sich bringt.

⊖ Ein CD-Player hat es nicht in den e geschafft.

spürt, den der Honda e auch nach unseren Messungen bietet: Selbst gut zwei Meter große Personen sitzen vorn, ohne dass es zwick.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

Honda verpasste dem e Einzelradaufhängung per MacPherson Federbeinen rundum und stimmte das Paket ordentlich ab, denn die Feder-Dämpferelemente sprechen gut an, etwa wenn sie Kanaldeckel verdauen müssen. Das hohe Gewicht von 1,5

Tonnen spürt man hier aber mitunter. Der kurze Radstand hilft natürlich bei höheren Geschwindigkeiten nicht gerade, das Fahrzeug zu beruhigen. Alles in allem aber haben die Ingenieure einen guten Job gemacht, der Abrollkomfort passt.

3,4 Sitze

Die Sitze sind schick bezogen und vorn wie hinten angenehm gepolstert, aber bieten ansonsten nur Hausmannskost. Der Beifahrersitz ist in der Höhe nicht einstellbar, genauso wenig wie die Sitzflächenneigung auf beiden Seiten. Auch eine einstellbare Lordosenstütze gibt es nicht. Die Rücksitze bestehen

aus einer wie erwähnt angenehm gepolsterten, aber schlicht überhaupt nicht konturierten Bank. Vorn fehlt eine Mittelarmlehne (gibt es im Honda-Zubehör gesondert zu kaufen) und auch die Türbrüstung bietet keine bequeme Ablagemöglichkeit.

3,2 Innengeräusch

Die Schallpegelmessung im Innenraum bei 130 km/h weist einen Wert von 70 dB(A) aus - nicht gerade wenig. Zwar fallen nicht explizit ein Rauschen des Windes um die Dachsäulen oder ein Pfeifen um den Fensterrahmen auf, aber insgesamt schwillt das Windrauschen bei höherem Tempo eben an. Die Abrollgeräusche sind nicht negativ auffallend.

⊕ Der Motor ist angenehm leise. Man mag jetzt denken, dass ein Elektromotor ja immer leise sei, aber einige Exemplare fallen durch ein unangenehmes Fiepen oder Surren auf. Dieser hier nicht.

2,7 Klimatisierung

Serienmäßig ist eine Einzonen-Klimaautomatik, die einfach zu bedienen ist. Besondere Funktionen wie eine Umluftautomatik oder eine einstellbare Intensität des Automatikmodus gibt es aber nicht. Das Elektroauto lässt sich im Stand vorklimatisieren. Bei starker Sonne hilft die serienmäßige Tönung der hinteren Scheiben, die Innenraumtemperatur weniger stark

ansteigen zu lassen. Die vorderen Sitze sind beheizbar, ebenso wie das Lenkrad.

⊖ Die Luftdüsen im Armaturenbrett bieten keine von der Austrittsrichtung unabhängige Luftmengenjustierung.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ 154 PS und vom Stand weg verfügbare 315 Nm sind für einen Kleinwagen sportliche Werte. Demgegenüber steht natürlich immer das Gewicht, im Falle unseres Testwagen über 1,5 Tonnen. Dennoch drückt die angetriebene Hinterachse den

Honda vehement voran, in 4,7 Sekunden schaffen wir den Sprint von 60 auf 100 km/h. Von Null auf 100 km/h braucht der Honda e laut Herstellerangaben 8,3 Sekunden, bei 145 km/h wird den Elektronen Einhalt geboten.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Dass ein Elektromotor kaum Vibrationen erzeugt, ist bekannt. Zusätzlich hat der Honda e den Vorteil des Heckantriebs, es ist also auch für feinste Naturen keine Antriebseinflüsse über die Lenkung zu spüren, wie es bei manchen Fronttrieblern der Fall ist. Akustisch ist der Motor

ebenfalls angenehm, störendes Pfeifen oder Surren tritt nicht auf.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Eingang-Getriebe des Honda e ist äußerst komfortabel, wie man es eben von Elektroautos kennt. Die Wahl der Fahrtrichtung, sowie das Einlegen des Leerlaufs oder der Parksperrtaste nimmt man nicht per Wählhebel, sondern über Tasten vor. Diese findet man an üblicher Stelle auf dem Mittelkonsolentunnel. Die Bedienung geht tags wie nachts leicht von der Hand, da die Tasten eindeutig beschriftet und zudem sehr unterschiedlich gestaltet - man kann die gewünschte Taste

leicht erfühlen.

Autohold ist Serie, genauso wie die Wippen am Lenkrad, über die man die Rekuperationsstufen auswählen kann. Zudem gibt es auf noch einen per Taste anwählbaren One-Pedal-Modus, in dem der Wagen über den Elektromotor so stark verzögert, dass man das Bremspedal fast nicht mehr braucht. So kann man das Auto auf die jeweiligen Vorlieben einstellen.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC Ausweichtest lässt sich der Honda leicht untersteuernd, aber sehr fahrsicher und bei Bedarf auch schnell durch den Parcours zirkeln. Einzig die bei schnellen Lenkmanövern verhärtende Lenkung ist gewöhnungsbedürftig. Da die heutzutage dominierenden elektrischen Servolenkungen bei starker Lenkunterstützung sehr viel elektrische Energie benötigen, wird das Stromnetz an Bord mitunter überfordert, wenn der Hersteller das System nicht entsprechend ausgelegt hat. Dann fehlt der elektrischen

Servounterstützung schlichtweg die Leistungsfähigkeit. Dies ist nicht nur beim Honda e so, aber immer nervig. Trotz des nicht allzu großen Radstands ist der e angenehm spurstabil, auch bei Lastwechseln in Kurven bleibt er unaufgeregt. Der durch die Batterie tiefe Schwerpunkt hilft bei der Fahrstabilität und macht das Auto angenehm agil. Der Hinterradantrieb hat eine hohe mechanische Traktion, bei Bedarf regelt die Anfahrhilfe passgenau.

2,5 Lenkung

⊕ Vom niedrigen Schwerpunkt profitiert die Agilität und lässt im Honda e sportliche Gefühle aufkommen. Man kann ihn angenehm zielgenau durch Kurven zirkeln, aus denen er sich mit seinem Heckantrieb bei Bedarf vehement

herausstemmt. Leider geht der Lenkung etwas Gefühl ab, man vermisst Rückmeldung über die Straßenbeschaffenheit und auch die Zentrierung könnte besser erfühlbar sein.

1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der e nach 32,9 m. Das ist ein gutes Ergebnis und der Mittelwert aus zehn

durchgeführten Bremsungen. Die Bremse lässt sich einwandfrei dosieren und spricht gut an.

2,3 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der kleine Stromer warnt vor dem Verlassen der Fahrspur und lenkt bei Bedarf wieder in diese zurück, warnt und bremst selbsttätig vor anderen Fahrzeugen, Fußgängern sowie Radfahrern, hält automatisch den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug, erkennt Verkehrszeichen und passt den Limiter entsprechend an und kann auch Fahrzeuge im toten Winkel erkennen und vor einem Spurwechsel warnen. Auch beim Ausparken warnt das System vor hinten querendem Verkehr und Personen. All diese Assistenten sind löblicherweise Serie beim Honda e Advance. Bei einer Notbremsung warnt der automatisch aktivierte Warnblinker den nachkommenden Verkehr.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Honda e für die Insassensicherheit auf 76 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2020). Er ist mit den üblichen Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Seitenairbags hinten und ein Knieairbag für den Fahrer sind optional.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind, dafür sind Sitzerkennungsmatten verbaut.

Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dort nicht ohne Weiteres zu erreichen, wenn man den Kofferraum beladen hat.

3,2 Kindersicherheit

Auf den Rücksitzen kann man Kindersitze per Isofix einfach befestigen, mit den Gurten ist es etwas schwieriger, da die Gurtanlenkpunkte nicht optimal liegen. Auch stoßen besonders hohe Kindersitze im Honda e mitunter an die Grenzen der Karosserie. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, ist der Raum dahinter leicht eingeschränkt. Raumgreifende Kindersitze wie etwa solche auf einer Basis mit Stützfuß können hier klemmen. Wie immer ist vor dem Kindersitzkauf eine Probemontage angeraten.

Der Beifahrersitz bietet kein Isofix, aber einen gut nutzbaren

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	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	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

Gurt. Der Beifahrerairbag kann man per Schlüsselschalter im Armaturenbrett deaktivieren.

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Honda e für die Kindersicherheit auf 82 Prozent der möglichen Punkte.

⊖ An allen vier Türfensterheber fehlt ein wirksamer Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch für Kinder leicht bedienbar - die simplen Hebel in der Tür sind also nicht sinnig.

3,8 Fußgängerschutz

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen.

⊖ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Honda e trotz aktiver Motorhaube für den Fußgängerschutz auf nur 62 Prozent der möglichen Punkte. Vor allem die vordere Motorhaubenkante ist zu unnachgiebig.

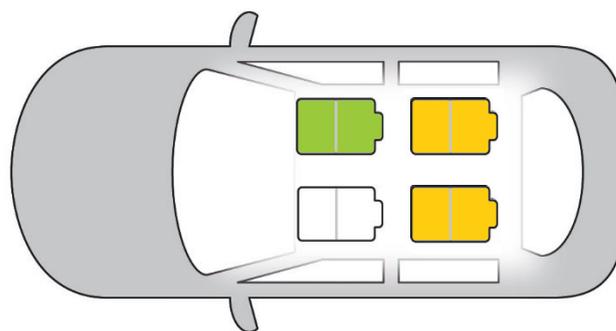
1,9 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Honda e Advance liegt im ADAC Ecotest bei 20,5 kWh pro 100 km (innerorts etwa 16,2, außerorts 21,3 und auf der Autobahn 24,9 kWh/100 km) – die Verbrauchswerte enthalten auch die Ladeverluste. Aus den 20,6 kWh/100 km errechnet sich eine

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)

2,4 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 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 NO_x-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Honda e im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Honda aber gut da, weil er 82 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Honda e mit Advance-Paket ist mit 38.000 Euro trotz der sehr guten Ausstattung alles andere als ein Schnäppchen. Bei der Advance-Ausstattung sind praktisch alle Ausstattungen Serie, es gibt wenige Optionen und diese betreffen nur Farben, Dekorblenden und Beleuchtung.

Dafür sind die Fixkosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 56 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren,

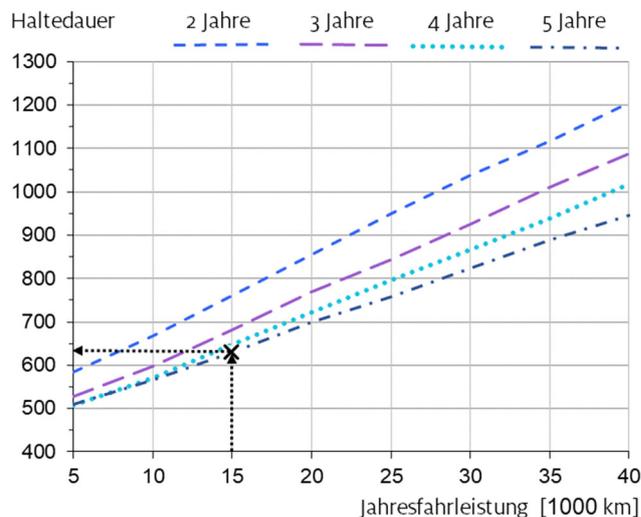
denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind bei Haftpflicht und Teilkasko mit 13 und 16 günstig, bei der Vollkasko langen die Versicherer aber hin: Hier ist der e in die Stufe 25 eingepreist.

Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und

keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Honda gibt auf das ganze Auto zwar drei Jahre bzw. 100.000 km Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 630 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	315/0
0-100 km/h [s]	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	17,2/17,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/25/16
Steuer pro Jahr [Euro]	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	571
Preis [Euro]	33.850

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	113 kW (154 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	60 kW
maximales Drehmoment	315 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,8 kWh/100 km/180 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	35,5 kWh/28,5 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	37,0
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / n.b.

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Single Pedal Taste

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	n.b.
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	vorn, mittig
Entriegelung Ladekabel	per Schlüssel, per Button an Ladebuchse

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ 2	einphasig, 230 V, 16 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

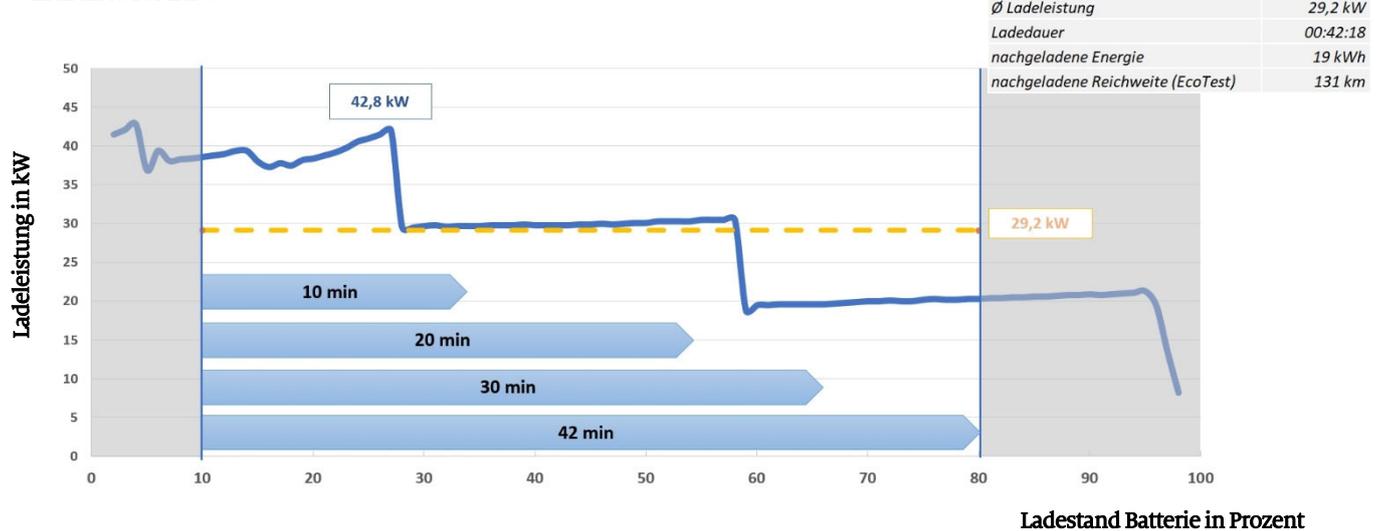
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	nur Ja/nein an der Ladebuchse

LADEMÖGLICHKEITEN

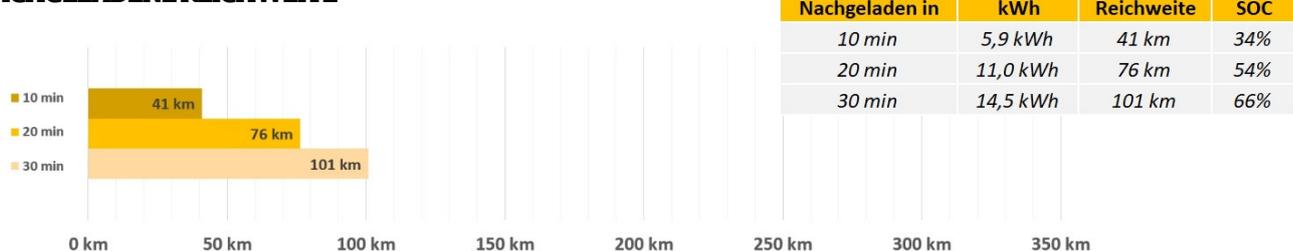
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 - 16 A	2,3 – 3,7 kW	16 - 10 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,4 kW	5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 50 kW	42 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	113 kW/154 PS
Maximales Drehmoment	315 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17/225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	3.894/1.752/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/275 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	171/861 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität	35,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	205/45 ZR17 88Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	9,2/9,1 m
EcoTest-Verbrauch	20,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	180 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.750 mm
Leergewicht/Zuladung	1545/325 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	145/455/875 l

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

Betriebskosten	101 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	114 Euro	Wertverlust	360 Euro
Monatliche Gesamtkosten	630 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/25/16		
Basispreis e Advance-Paket (17 Zoll Bereifung)	38.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.440 km
Auffälligkeiten/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. ¹ Steuer nach WLTP.

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

Honda e Advance-Paket

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
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
Spurwechselsassistent	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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Dezember 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.