

Alles Gute Ohm kommt von

Mag ja sein, dass es noch ein paar Widerstände zu überwinden gilt für die E-Mobilität. Nun aber stromert der Honda E um die Ecke, da klären wir mal, ob wir ihn zu Recht mit so viel Spannung erwartet haben. Und zwar im Vergleichstest mit Mazda MX-30, Mini Cooper SE, Peugeot e-2008 und Renault Zoe. Stecker ab und los.



IM VERGLEICH

HONDA E ADVANCE-PAKET: 113 kW, 315 Nm, 36 kWh Akkukapazität, 145 km/h, 185 km maximale Reichweite im Test, ab 35.921 Euro

MAZDA MX-30: 107 kW, 265 Nm, 35 kWh Akkukapazität, 140 km/h, 191 Kilometer maximale Reichweite im Test, ab 32.646 Euro

MINI COOPER SE: 135 kW, 270 Nm, 33 kWh Akkukapazität, 150 km/h, 213 Kilometer maximale Reichweite im Test, ab 31.681 Euro

PEUGEOT E-2008: 100 kW, 260 Nm, 50 kWh Akkukapazität, 150 km/h, 322 Kilometer maximale Reichweite im Test, ab 34.361 Euro

RENAULT ZOE R135 50: 100 kW, 245 Nm, 52 kWh Akkukapazität, 140 km/h, 362 Kilometer maximale Reichweite im Test, ab 33.133 Euro

Honda



So heimelig im E mit Außenspiegel-Monitoren und cockpitbreitem Bildschirm. Eher vertrackte Bedienung



680
Millimeter

weit erstreckt sich der Normsitzraum im Fond des nur 3,89 Meter kurzen, aber sehr raumeffizienten Honda E. Hier bietet nur der e-2008 mehr – drei Zentimeter. Aber er ist dabei fast 41 cm länger



Im Heck sitzt ja schon der Motor. So bleibt nicht viel Platz für den Kofferraum, der sich aber erweitern lässt – mit der einteilig klappenden Lehne, noch so ein Retro-Ding. Ladeanschluss unter der Klappe, ohne Außenspiegel witscht er leicht durch enge Gassen



Nichts kann mehr überraschen als das Eintreten lang angekündigter Ereignisse. Damit wollen wir nicht auf das Weihnachtsfest deuten, welches uns – trotz einer gewissen Vorhersehbarkeit schon durch den Advents-Countdown – jeden 24. Dezember aufs Neue überrumpelt. Wir meinen auch nicht die E-Mobilität, deren letztendlicher Durchbruch schon so lange herbeigeredet wird, dass er noch ein Weilchen dauern könnte. Nein, es geht darum, dass der Honda E bei uns in der Garage steht.

Zu MX-30, Cooper SE, e-2008 und Zoe kommen wir gleich. Erst aber feiern wir den neuen Honda. Denn: Ganz geglaubt, dass er kommt, hatten wir nicht. Schließlich versank Honda in den letzten Jahren in tiefer Unscheinbarkeit – hätten sie nicht ab und an einen Civic zum Type R verspoilert, wir hätten befürchtet, es gibt sie kaum mehr. Aber nun ist der E da, zuzelt in der Tiefgarage Strom. Wir traben runter, voller Vorfreude. Eine Empfindung, welche beispielsweise der Honda Jazz durchaus nicht im selben Maße auszulösen vermochte. Und wenn wir schon hier sind, Watt soll uns noch aufhalten?

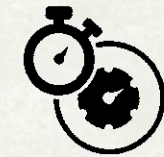
Honda: alles, was ihr Volt

Doch dann stehen wir erst mal im Wald. Sitzen, genau gesagt. Denn, wie nett, im Stand-by-Modus zeigt der cockpitbreite Infotainment-Monitor des E das Bild des herbstgefärbten Waldes von Kyoto. Herrje, wie sinnstiftend – Sie wissen schon, wegen des Klima-Protokolls. Da wird es selbst

für Premium-Hersteller nicht leicht, zu kontern, denn der Böblinger Stadtwald kann für Mercedes nicht mit ähnlichem Weltruhm dienen. Zudem zeigt es, mit wie viel Liebe zum Detail der E entwickelt wurde.

Das beweist der Stil des Interieurs, das ein wenig Retro – Holzfolie, Zweispeichenlenkrad, Drehregler, Sitzbezüge – mit moderner Reduziertheit verbindet. Ganz am Rand des Cockpits stehen Monitore, auf welche die Außenspiegel ihr Rückspiegel-Bild projizieren. Solche Kameras hat auch der Audi e-tron, doch beim Honda funktioniert das System besser, da die Kameras schnell auf Helligkeitsunterschiede reagieren. Gleichwohl stellen wir erneut fest, dass der herkömmliche Außenspiegel in den 111 Jahren seit seiner Erfindung durch Dorothy Levitt einen solch hohen Entwicklungsgrad erlangt hat, dass wir die Dringlichkeit seiner Digitalisierung für nachrangig halten.

Zumal sich der Honda so leicht überschauen lässt mit schmalen A-Säulen, ebener Fronthaube und stilistischer Geradlinigkeit. Mit ihr schafft er auf 3,89 Metern ein erstaunlich ungedrängtes Raumangebot. Klein ist nur der Kofferraum, den großen Fond möbliert ein gemütliches Zweiersofa. Auf bequemen Sitzen, die mehr sesselige Kuscheligkeit als sportliche Haltstärke aufweisen, reisen Pilot und Co. mit viel Platz und der Möglichkeit, Anzeigen hin- und herzuschieben – so kann der Fahrer die Hoheit über das Musikprogramm

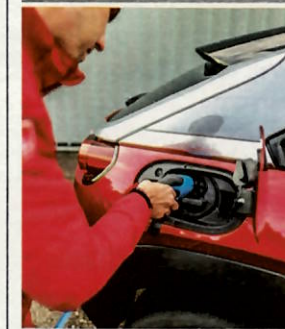


10,3
Sekunden

verstreichen, bis der MX-30 aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt hat. Derweil ist der Mini schon hinter 120 km/h. Dem Mazda geht es mehr um harmonisches Temperament als um hartes Tempo



Für den MX-30 nutzt Mazda dieselbe Basis wie für den 3 und CX-30. Auch deshalb hat er eine normale Tankklappe für den Ladestecker. Die Rückbank klappt geteilt, die Bedienung ist eingängig und selbst für E-Auto-Neulinge barrierefrei. Stilvoll-hochwertig-solide Einrichtung, unterer Touchscreen für die Klimaregelung



Schmetterlinge im Bauch? Nun, hilft womöglich, wenn es um den Einstieg durch die Schmetterlingstüren geht

Mazda

an sich reißen, der Co. eigene Vorstellungen der Navi-Route einbringen oder sich in den ablenkenden Menü-tiefen des Touchscreens verheddern.

Für den E hat Honda eine Heckmotor-Plattform entwickelt. Mit Advance-Paket (113 statt 100 kW) drückt die E-Maschine den moppeligen, aber ausbalancierten (758 zu 775 kg Achslast) Stromer wacker voran. Wenn- gleich das Layout vor allem in der Stadt Vorteile bringt (Wendekreis 9,2 m), fegt der E vergnüglich über Land. Von der variabel übersetzten, etwas indirekten, aber präzisen Lenkung geführt, biegt er behände in Kurven, bleibt neutral, schubbert spät ins Untersteuern. Alles so sorgsam abge- stimmt, dass dem ESP kaum Gelegen- heit bleibt, sich wichtigzumachen. Dazu bremst der E vehement und gut dosierbar. Der Übergang von Rekupe- rations- zu mechanischem Abbremsen ist bei dem elektronischen Servo- system fein überblendet. Im Ein- pedal-Modus genügt fast immer die Rekuperationsverzögerung.

Trotz sacht angestraften Set-ups federt der Honda ordentlich, ist sehr gut gedämmt und leise. Auch weil die umfassende Assistenzarmada unauf- dringlich und zuverlässig regelt, wäre der E durchaus ein Auto für die große Strecke. Sein 36-kWh-Akku ist aber spätestens nach 185 km (Eco- Verbrauch) leer, im Testschnitt reicht er nur für 142 km. Die in den Boden verräumte Lithium-Ionen-Batterie lässt sich mit 230 V, Typ-2-Stecker oder bis zu 50 kW Gleichstrom laden. Wegen des cleveren Kühlsystems des Akkus meint Honda, das mit dem

VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch (in kWh/100 km)
Zusammensetzung:
70% **Pendler:**
typische Fahrt vom
Wohnort zur Arbeit
(ø 21 km)
15% **Eco:**
besonders sparsam
gefahrte E-Runde
15% **Sportfahrer:**
sportliche Fahr-
weise mit häufig
hohen Geschwin-
digkeiten



Honda E	Mazda MX-30	Mini Cooper SE	Peugeot e-2008	Renault Zoe R135 50
22,2	23,2	19,5	21,1	19,9
22,9	23,2	19,7	21,2	20,2
17,1	17,8	15,2	15,6	15,5
24,0	28,3	22,7	25,9	23,0

Schnellladen (0 bis 80 Prozent in 30 min) ginge nicht nur als Ausnahme.

Auf jeden Fall ist der E ein Ausnah- metalent wie sonst Tesla oder Taycan. Also egal, ob er hier siegt oder nicht, dass er ein Gewinner wird, ist: E klar.

Mazda: Kaisers neue Gleiter

Wobei nun der MX-30 um die Ecke biegt. Wie Honda hat Mazda ein eige- nes Konzept entwickelt, aber ein ganz anderes. Der MX-30 nutzt dieselbe Plattform wie der CX-30, in dessen Unterboden nun der Akku sitzt. Mit 35 kWh liegt seine Kapazität niedri- ger als bei anderen Autos dieser Grö- ße. Aber Mazda sieht das so: Ein grö- ßerer, schwererer, aufwendiger zu produzierender Akku bringt die gan- ze Umweltbilanz eines E-Autos durcheinander. Wer mit der knappen Reichweite (maximal 191 km, im Testschnitt 147 km) nicht auskommt, soll entweder bis 2021 auf die Vari- ante mit Wankel-Range-Extender warten – oder etwas anderes kaufen.

Der MX-30 ist also das E-Auto für jene, die auf Reichweite verzichten können, nicht aber auf die Vollwer-



66

Minuten

nur steht der Renault Zoe für 100 Kilometer Reichweite an unserer 22-kW-Wallbox. Um Energie für dieselbe Strecke zu laden, braucht der Peugeot fast dreieinviertel Stunden, der Honda knapp dreieinhalb

NOCH MEHR ZU NEUER MOBILITÄT

Elektro und viel mehr

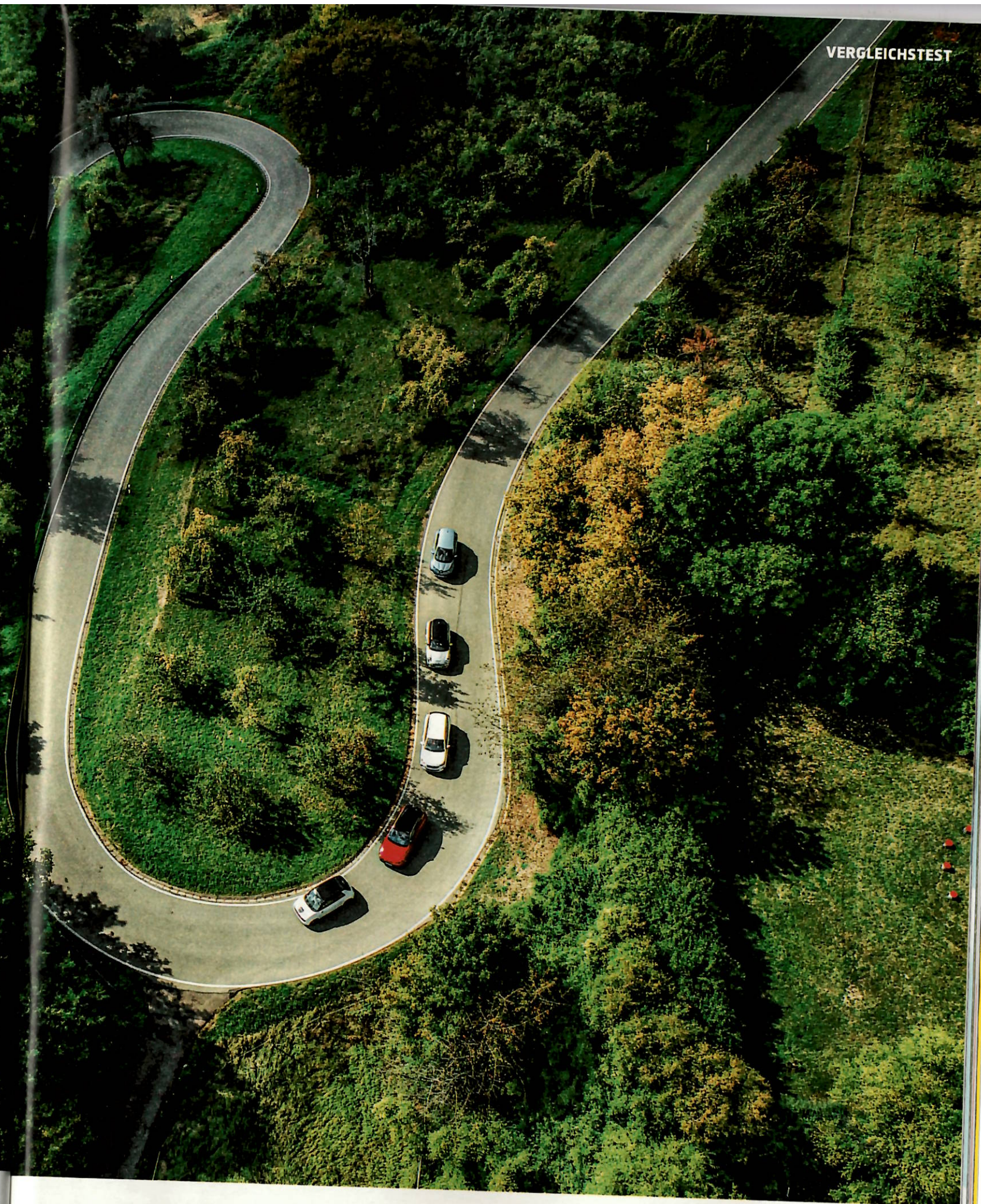
Noch mehr Themen rund um alter- native Antriebe, neue Mobilität und Connectivity jetzt in MOOVE.

Die neue Ausgabe von MOOVE ist da – der auto motor und sport-Schwesterzeitschrift für alternative Antriebe, neue Mobilität und Connectivity. Darin finden Sie Tests, Fahrbe- richte und Kaufberatungen von 35 Elektroautos und Plug-in-Hybriden – von Aways U5 über Tesla Model Y und Mercedes GLE PHEV bis zum VW ID.4. Dazu spannende Reports über den Stand und die Zukunft von Wasserstoff als Antrieb, über die Chancen der Feststoffbatterie, über den Fortschritt und die Bedeutung von künstlicher Intelligenz und über die Qualität von Mobilitätsalternativen in Städten. MOOVE 3/2020 gibt es für 6,50 Euro am Kiosk.



VERGLEICHSTEST

In diesem Verbren- ner-Bisher brem- sen wir vor Kurven. Mit den Elektros verzögern wir per Rekuperation und gewinnen eine Handvoll Watt- stündchen zurück





In den SE räumt Mini Digitalinstrumente, der Wahlhebel ist neu, aber die Show grandios wie immer



64,9
km/h

schnell wetzt der Cooper SE beim Slalom um die Pylonen. Das sei doch bei einem E-Auto nicht das Thema, mögen manche meinen. Und liegen falsch. Denn was begeistert, was uns bewegt, das setzt sich leichter durch



Dass er wegen der Akkus im Unterbau 1,8 Zentimeter höher ist, gleicht der Mini locker mit dem tieferen Schwerpunkt aus. Ja, er hat den kleinsten Innen- und Kofferraum, aber das wetzligste Handling. Wie die anderen lädt er mit Schuko, Typ 2 oder CCS



tigkeit, die ein größeres Auto bietet. Wegen des Fließhecks packt sein Kofferraum nicht so viel Gepäck wie der e-2008. Aber es genügt – fast immer zumindest, wie auch der Platz auf der platten Fondbank. Auf die gelangen die Passagiere durch die Schmetterlingstüren – eine Übung, welche, regelmäßig trainiert, womöglich gar positive Auswirkungen auf die körperliche Gewandtheit zeitigt.

Vorn sitzt man in aussichtsreicher Erhabenheit auf gemütlichen Sesseln in stilvollem Ambiente. Alles hochwertig, solide und selbst für E-Neulinge leicht zu bedienen. Die Rekuperationsstärke lässt sich an Schaltwippen variieren, das ist es schon. Nur noch dran denken, den Stecker abzupfupfen, Wahlhebel auf D, los. Aber nur keine Hektik. Anders als Mini oder Honda strebt der Mazda nicht nach Eile, sondern Harmonie.

Die Leistung entfaltet sich weicher, was seiner Beschleunigung Milde verleiht. Dazu passt die beflissene Federung, die sacht anspricht, aber in Kurven nicht genug gegen das Wanken andrückt. Dabei verschwimmt etwas Rückmeldung in der geschmeidig-präzisen Lenkung. Allzu ambitioniert geht der MX-30 die Landstraße nicht an, fährt aber immer sicher, bremst gut und bringt serienmäßig eine große, solide aufgestellte Assistenz ausstatt mit.

Und das zum günstigsten Preis. Zieht man die 9480 Euro Kaufprämie ab, mit denen er wie die anderen vier gefördert wird, kostet er 23 165 Euro – ausstattungsbereinigt liegt er damit

rund 4000 Euro unter dem Mini. Aber schon nach drei Kurven fängst du an, ihn dir schönzurechnen.

Mini: We wish you Watt

Von allen sensationellen Mini seit 1959 kann man den Cooper SE gut für den allersensationellsten halten. Er bringt alles zusammen, was seine Idee ausmacht. Also halten wir uns nicht mit dem klemmigen Raumangebot, der harschen Federung oder dem aufgetakelten Einrichtungsstil auf. Fahren wir los, denn der Akku hat grad seine 33 kWh beisammen.

Die nutzt er, um Begeisterung zu, nun, zu verströmen. 135 kW stark zerzt der Synchronmotor den Mini mit einer Dringlichkeit voran, als gelte es immer, mit einem Rudel Neunelfer den Col de Turini hochzuraufen. Obwohl hier der leichteste, drückt auch den Mini das Gewicht des Akkus tiefer und schwerer auf die Straße, was dem Handling ein wenig Leichtigkeit nimmt, ihm aber bei den Fahrdynamiktests sattere Souveränität einbringt. Trotz der Traktionskontrolle aus BMW i3 und Einser mit angeblich proaktiver Regelung rangelt der Mini in engen Kurven um Grip. Durchaus im Einklang mit der Eindringlichkeit seiner Beschleunigung steht jene der Rekuperationsverzögerung im Einpedal-Modus.

Mit ihm – wie mit der serienmäßigen Wärmepumpe für die Klimatisierung – steigert der Cooper die Effizienz. Bei nur 19,5 kWh/100 km im Testschnitt reicht die Akkukapazität für 166 km, auf der Eco-Runde für

DATEN UND -MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Honda E Advance	Mazda MX-30	Mini Cooper S E Trim L	Peugeot e-2008 Allure	Renault Zoe R135 50 Intens
Antrieb	permanentregter Synchronmotor	permanentregter Synchronmotor	permanentregter Synchronmotor	permanentregter Synchronmotor	fremderregter Synchronmotor
Motorbauart	113 (154)	107 (145)	135 (184)	100 (136)	100 (135)
Leistung kW (PS)	315	265	270	260	245
max. Drehmoment Nm	Hinterradantrieb feste Übersetzung	Vorderradantrieb feste Übersetzung	Vorderradantrieb feste Übersetzung	Vorderradantrieb feste Übersetzung	Vorderradantrieb feste Übersetzung
Kraftübertragung	205/45 R 17 Y Michelin Pilot Sport 4	215/55 R 18 W Falken Azenis FK510	205/45 R 17 W Hankook Ventus S1 evo3	215/60 R 17 H Michelin Primacy 4	195/55 R 16 T Michelin Primacy
Testwagenbereifung					
Maße/Gewichte					
Leergewicht/Zuladung kg	1533/337	1668/451	1389/381	1577/453	1539/449
Länge x Breite mm	3894 x 1752	4395 x 1795	3845 x 1727	4300 x 1770	4087 x 1787
(mit Spiegeln) x Höhe mm	(k.A.) x 1512	(2035) x 1555	(1932) x 1414	(1987) x 1550	(1945) x 1562
Radstand mm	2538	2655	2495	2605	2588
Wendekreis links/rechts m	9,1/9,2	11,6/11,5	11,0/11,1	11,1/10,8	10,5/10,9
Gepäckraum l/VDA	171/861	366/1171	211/731	405/1467	338/1225
Anhängelast kg	–	–	–	–	–
Innenbreite vorn/hinten mm	1405/1330	1460/1380	1370/1340	1410/1380	1385/1385
Innenhöhe vorn/hinten mm	1000/925	1020/915	1020/935	1050/960	1010/920
Normsitzaum mm	680	640	660	710	650
Verbrauch/Reichweite/CO₂					
Testverbrauch kWh/100 km	22,2	23,2	19,5	21,1	19,9
ams-Eco (Elektorrunde)	17,1	17,8	15,2	15,6	15,5
ams-Pendler-/Sport	22,9/24,0	23,2/28,3	19,7/22,7	21,2/25,9	20,2/23,0
Ladeenergie Vollladung ¹⁾ kWh	31,6	34,0	32,3	50,4	55,9
Ladedauer Vollladung ²⁾ h	4,8	3,4	3,4	7,6	3,1
CO ₂ -Ausstoß im Test ³⁾ g/km	104	109	91	99	93
NEFZ-Verbrauch ges. kWh/100 km	18,0	17,8	14,8	17,8	16,3
Effizienzklasse	A+	A+	A+	A+	A+
Batteriekapazität kWh	36	35	33	50	52
Reichweite Test/Eco km	142/185	147/191	166/213	239/322	281/362
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit					
Beschleunigung s					
0 – 80 km/h	5,4	7,1	5,1	6,4	6,2
0 – 100 km/h	8,0	10,3	7,0	9,3	9,1
0 – 120 km/h	11,5	14,7	9,6	13,4	12,9
0 – 130 km/h	13,6	17,5	11,2	15,9	15,2
0 – 140 km/h	16,2	20,9	13,0	19,0	18,1
0 – 400 m	15,9	17,5	15,2	16,8	16,7
Zwischenspur s					
60 – 100 km/h	4,5	5,6	3,4	5,1	4,9
80 – 120 km/h	6,1	7,6	4,5	7,0	6,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	145	140	150	150	140
Bremswege					
aus 100 km/h kalt m	35,1	35,1	36,5	34,9	37,2
aus 100 km/h warm	34,4	35,8	38,4	35,7	36,5
aus 130 km/h kalt	58	60	65	60	62
Innengeräusche					
bei 80 km/h letzter Gang	66	65	66	63	65
bei 100 km/h	70	67	68	66	67
bei 130 km/h	74	70	71	69	70
Fahrversuche					
Slalom 18 m TC/ESP ein doppelter Spurwechsel km/h	63,0 129,8	63,0 123,0	64,9 133,3	62,0 128,6	61,5 126,1
Fahrdynamikbewertung	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Lenkpräzision indirekt/direkt	● ●	● ●	● ●	● ●	● ●
Balance unter-/übersteuernd	● ●	● ●	● ●	● ●	● ●
ESP konservativ/sportlich	● ●	● ●	● ●	● ●	● ●
Beherrschb. leicht/anspruchsvoll	● ●	● ●	● ●	● ●	● ●
Fahrzeugkonzept konservativ/sportl.	● ●	● ●	● ●	● ●	● ●
Kosten					
Festkosten Euro					
Steuer ⁴⁾	57,–	62,–	50,–	62,–	56,–
Haftpflicht	355,–	404,–	366,–	402,–	402,–
Teilkasko ⁵⁾	70,–	86,–	82,–	95,–	55,–
Vollkasko ⁶⁾	552,–	557,–	321,–	453,–	344,–
Unterhaltskosten im Monat ⁷⁾					
bei 15 000 km/Jahr Euro	165,–	162,–	171,–	175,–	140,–
bei 30 000 km/Jahr Euro	300,–	287,–	303,–	310,–	265,–
Grundpreis ⁸⁾ Euro	35 921,–	32 646,–	37 529,–	36 116,–	35 083,– ⁹⁾
Testwagenpreis ¹⁰⁾ Euro	26 441,–	23 165,–	28 047,–	26 633,–	27 079,– ¹¹⁾

¹⁾Inklusive Ladeverlusten; ²⁾Messung an Typ 2 (max. 22 kW möglich); ³⁾auf Basis Testverbrauch und Strommix für Deutschland mit 468 Gramm CO₂ pro kWh; ⁴⁾steuerbefreit für 10 Jahre; ⁵⁾ohne SB; ⁶⁾mit 150 Euro SB; ⁷⁾ohne Wertverlust; ⁸⁾abzüglich 9480 Euro Elektroauto-Förderung; ⁹⁾mit Kaufbatterie; ¹⁰⁾Inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras sowie 9480 Euro Elektroauto-Förderung.

Die Faszination der E-Automobilität geht der Peugeot eher von der Vernunftseite an – mit genug Platz für fünf und Gepäck, wenig aufreizenden Variabilitätsideen und einer Bedienung, die sich in ihrer geradezu verwegenen Umständlichkeit nicht von den Verbrenner-2008 unterscheidet. Auch das kleine Lenkrad ist noch da. Warum nur?



**7,6
Stunden**

dauert es, bis der Peugeot seinen großen 50-kW-Akku an einer typischen 22-kW-Wallbox komplett von 0 auf 100 Prozent aufgeladen hat. Damit schlägt er sich also die Nacht um die Ohren, der 2008



213 km. Wie die anderen kann er per CCS schnellladen. Für daheim bieten alle fünf Hersteller Wallboxen an – bringt jedem vier Punkte bei Lademöglichkeiten. Aber der Mini hier als Sieger? Ist es denn die Möglichkeit?

Peugeot: mit aller Acht

Dagegen wird der e-2008 einige Vernunftargumente anbringen. Schließlich kann er das größte Ladeabteil und am meisten Platz für die Passagiere anbieten. Mehr Talente zum Familien-Erst-/Einzigfahrzeug hat hier keiner. Auch er ist ein fast barrierefreies E-Auto, etwas Gewöhnung braucht nur der Umgang mit der B-Stufe des Eingangsgtriebes, welche die Rekuperation regelt. Gelingt aber schnell. Ganz anders das, was keine Herausforderungen stellen sollte: die Grundbedienung. Bei der aber gilt es, sich durch verworrene Infotainment-Ebenen zu umstandskrämern, in denen auch die Klimaregelung herumirrt. Er hat Lenkradtasten, die selbst nach längerer Zeit mit dem 2008 noch damit überraschen können, was sich so ereignet, wenn man sie drückt. Dazu gibt es eine Leiste mit Schaltflächen, die auf Fingerauflagen reagieren sollten. Nun, sollten. Und endlich wäre da noch das kleine, abgeflachte Lenkrad, dem es gelingt, drei Sachen auf einmal zu erschweren: Sicht auf die Instrumente, die Sitzposition und das Handling.

An sich fährt der e-2008 sicher um Kurven. Aber mit dem kleinen Lenkrad und der scharf ansprechenden

Lenkung hast du nie den Eindruck, ihn ganz fest im Griff zu haben. Mit Mini und Honda kann er es bei der Agilität ohnehin nicht aufnehmen, da schadete ein wenig mehr Souveränität nicht. Die zeigt der Peugeot bei der Federung, die zwar straff anspricht, aber kurze Unebenheiten sorgsam wegsteckt und langen Wellen nicht nachschwingt.

Zusammen mit dem niedrigen Geräuschniveau und bequemen, haltstarken Sitzen ergibt sich so ein reifer Langstreckenkomfort. Den kann man ausnutzen bei 322 km, die der e-2008 mit dem 50-kWh-Akku schafft – auf der zurückhaltend gefahrenen Eco-Runde (im Testschnitt: 239 km). Wobei der Antrieb Zurückhaltung ohnehin nahelegt. Mit den vollen 100 kW stromert er nur im Sport-Modus los, auf „Normal“ und „Eco“ dimmt er sie um je 20 kW. Allzu vehement wird es also nicht, aber der e-2008 bremsst hervorragend, bietet eine ordentliche Assistenz- und Komfortausstattung zum günstigen Preis – ein E-Auto für alle, die sich an Vernunft begeistern.

Renault: so weit, Zoe gut

Man sollte meinen, die Zeit vergeht nicht schneller, wenn man stehen bleibt. Aber genau das ist dem Zoe passiert. Vor einem Jahr noch war er ein Star der E-Autos, nun wirkt er angejährt gegenüber den vier jüngeren Rivalen. Die Betagtheit zeigt sich schon an schlichten Materialien, dem umständlichen, trägen Infotainment, den zu hoch montierten, einfacheren Sitzen und der platten Rückbank – die steht gar im Hochpaterre, damit der 52-kWh-Akku unter das Auto passt.

Der kann bei Renault auch gemietet (72 bis 121 Euro pro Monat) werden, was den Kaufpreis um knapp 7900 Euro senkt. Der kapazitätsreiche Akku ist die größte Stärke des Zoe, mit ihm kommt er maximal 362 km weit. Selbst bei einem Testverbrauch von 19,9 kWh/100 km fährt er mit 281 km weiter als die anderen. Das Wiederaufladen dauert aber viel länger, bestellt man nicht den CCS-Anschluss für 1063 Euro dazu.

Wobei es nicht schadet, wenn etwas Zeit zwischen den Fahrten vergeht, um die Erinnerung an das blasse Handling zu verklären. Mit der indirekten, rückmeldungsscheuen Lenkung biegt der Zoe unbegeistert in Kurven, umrundet sie schon wegen des strengen ESP sicher – und ganz sicher niemals vergnüglich. Dabei wäre der Antrieb bereit dafür. In der stärksten Version zieht der einzig fremderregte Motor (im Gegensatz zu permanenterregten Motoren lässt



Alles ordentlich, leicht bedienbar. Aber der einstige Barrikadenkämpfer der E-volution wirkt nun brav

Renault



**281
Kilometer**

weit fährt der Zoe bei einem Testverbrauch von 19,9 kWh/100 km. Mit seiner 52-kWh-Batterie und dem effizienten Antrieb reicht seine Reichweite fast doppelt so weit wie die des Honda mit 142 Kilometern



The Zoe must go on! Weiter als der kleine Renault kommt hier keiner mit vollem Akku. Den lädt er über den Anschluss an der Nase. Drinnen wirkt er schlichter und wegen der hohen Sitzposition gerade im Fond nicht sehr geräumig. Kabelraum im Souterrain

Peugeot

Das Löwen-Emblem changiere, der Grill sei anders, heißt es. Der e-2008 stromert unscheinbar



VERGLEICHSTEST

sich hier zwar die unerwünschte Blindleistung regeln, doch der Fremderreger verbraucht seinerseits Energie) so wichtig voran, dass der Zoe recht unvermittelt ans 140-km/h-Limit ditscht.

Anderes wie die herbe Federung oder die dürre Assistenz- und Komfortausstattung begrenzt sein Talent dagegen arg. Schon wegen der Schnellademöglichkeit reicht Reichweite allein nicht mehr weit. Doch das hatte sich ja angekündigt – behaupten wir mal, damit keiner glaubt, es hätte uns überrascht.

Text: Sebastian Renz

Fotos: Hans-Dieter Seufert

FAZIT

1 MAZDA

Mit viel Ausstattung und Assistenz, dem besten Komfort, viel Platz und der einfachsten Bedienung holt der MX-30 den Sieg. Ja, die Reichweite ist knapp, aber auch Teil der Idee.



2 HONDA

Viel mehr als nur Show, was der E hier zeigt. Er hat viel Platz, fährt so vergnüglich wie komfortabel und ist gut abgesichert. Teils umständliche Bedienung, ebenfalls wenig Reichweite.



3 MINI

Dritter Rang? Aber mit dem größten Vergnügen. Der Cooper SE fährt mitreißend agil und erstaunlich effizient. Bei Platz, Komfort und Assistenz ist der Mini eher mickrig. Bremst mäßig.



4 PEUGEOT

Viel Platz, Reichweite, Komfort, dazu genügend Assistenz und Ausstattung. Der e-208 funktioniert sogar als vernünftiges Erst- und Einzigauto. Kein Spaß: Handling und Bedienung.



5 RENAULT

Weit nach vorn mit Reichweite? Klappt für den Zoe nicht mehr. Der starke, effiziente Antrieb kann den herben Komfort, die komplexe Bedienung und das träge Handling nicht ausgleichen.



ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Mazda MX-30	Honda E Adv.-Paket	Mini Cooper SE	Peugeot e-208	Renault Zoe R135
Karosserie					
Raumangebot (20)	7	6	6	8	6
Außenabmessungen (5)	2	2	3	2	2
Kofferraum (15)	6	2	2	8	5
Zuladung (10)	5	4	4	5	5
Variabilität/Funktionalität (10)	7	7	5	8	8
Instrumente/Anzeige (5)	5	4	4	3	4
Bedienung (15)	14	11	13	9	11
Rundumsicht (10)	7	8	7	6	8
Qualitätsanmutung (10)	9	8	8	7	6
Summe (100)	62	52	52	56	55
Sicherheit					
Sicherheitsausstatt./-assistenz (40)	22	20	16	19	17
Licht (10)	9	5	9	6	5
Bremsweg kalt (100 km/h) (15)	9	9	6	9	5
Bremsweg warm (100 km/h) (10)	4	6	1	4	3
Bremsweg (130 km/h) (5)	4	4	3	4	4
Pedalgefühl (5)	5	5	5	4	4
Fahrsicherheit (15)	13	14	13	14	14
Summe (100)	66	63	53	60	52
Komfort					
Federungskomfort (25)	22	19	16	20	18
Sitze vorn (15)	14	13	13	12	10
Sitze hinten (10)	7	7	5	8	6
Multimedia (20)	13	12	15	10	9
Komfort-Assistenzsysteme (10)	5	7	2	6	3
Klimatisierung (10)	8	7	7	7	7
innengeräusch-Messwerte (5)	3	3	3	4	3
Geräuscheindruck (5)	5	4	4	4	4
Summe (100)	77	72	65	71	60
Antrieb					
Laufkultur (5)	5	5	5	5	5
Durchzugskraft (10)	6	8	7	6	6
Ladedauer für 100 km Reichweite (10)	2	0	4	0	7
Rekuperationsvariabilität (10)	5	9	9	7	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	7	9	10	8	8
Testverbrauch (20)	6	6	8	7	8
Lademöglichkeiten (10)	7	7	7	7	7
Reichweite (15)	3	3	4	7	9
Summe (100)	41	47	54	47	57
Fahrverhalten					
Fahrdynamik (20)	7	8	10	7	6
Handling/Fahrspaß (25)	20	21	22	17	15
Lenkung (20)	18	17	18	15	14
Wendekreis (10)	1	6	2	2	3
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	12	11	11	12	12
Geradeausl./Windempf. (10)	9	8	8	9	8
Summe (100)	67	71	71	62	58
Umwelt					
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (40)	31	32	34	33	34
Emissionen nach NEFZ (10)	10	10	10	10	10
Summe (50)	41	42	44	43	44
Eigenschaftswertung (550)	354	347	339	339	326
Kosten					
Testwagenpreis* (25)	25	19	16	19	18
Ausstattung* (10)	5	7	10	3	2
Aufpreisgestaltung (5)	2	2	2	3	3
Wiederverkaufschancen (10)	6	7	7	6	6
Festkosten für 5 Jahre* (10)	8	9	10	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	14	15	14	14	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	13	14	15	14	15
Garantie (10)	7	7	5	5	5
Summe (100)	80	80	79	73	74
Gesamtwertung (650)	434	427	418	412	400

*Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3

4

5

TOPANGEBOT

JETZT IM ABO LESEN:



Gutschein
gratis dazu



BestChoice Gutschein, Wert: 20,-€

Einkufen bei mehr als 200 Unternehmen innerhalb Deutschlands. Der Betrag kann auch zwischen den verschiedenen Anbietern aufgeteilt werden.

Jetzt bestellen unter:
auto-motor-und-sport.de/abo oder +49 711 32068888

Bitte die Bestell-Nr. angeben: selbst lesen 190 8407 oder verschenken 190 8408

JA, ICH MÖCHTE AUTO MOTOR UND SPORT ZUM VORZUGSPREIS

☐ selbst lesen. Best.-Nr. 190 8407 ☐ verschenken. Best.-Nr. 190 8408

13 Ausgaben AUTO MOTOR UND SPORT mit über 8 % Rabatt für zzt. nur 49,95€ (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 3,84€) inkl. MwSt. und Versand. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage. Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

ALS EXTRA ERHALTE ICH:

☒ BestChoice Gutschein, Wert: 20,-€

MEINE DATEN: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name / Vorname _____ Geburtsdatum (Tag / Monat / Jahr) _____
Straße / Nr. _____
PLZ _____ Ort _____
Telefon _____ E-Mail _____

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: AUTO MOTOR UND SPORT Abo-Service, 20080 Hamburg, Telefon: + 49 (0) 711 32 06 88 88, Telefax: +49 (0) 711 82 25 50, E-Mail: ams@dpv.de

ICH BEZAHLE PER BANKEINZUG UND ERHALTE 1 AUSGABE GRATIS:

(Abrechnung halbjährlich im Voraus.)

IBAN _____
BIC _____
Geldinstitut _____ ☐ Ich zahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Baumwall 11, 20459 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77 22200000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

ICH VERSCHENKE AUTO MOTOR UND SPORT AN: (nur beim Geschenkeabo auszufüllen)

Name / Vorname _____ Geburtsdatum (Tag / Monat / Jahr) _____
Straße / Nr. _____
PLZ _____ Ort _____

☐ Die Belieferung sollte frühestens am _____ beginnen. (Optional)

Datum _____ Unterschrift _____
Coupon ausfüllen, abtrennen und per Post senden an: AUTO MOTOR UND SPORT Abo-Service, 20080 Hamburg