

---

## Fahrvorstellung Honda e: Willkommen in der Zukunft

Von Jens Riedel

Die Zukunft hat begonnen. Mit dem schlicht e genannten Elektroauto fährt Honda im Kleinwagensegment gefühlt mindestens ein halbes Jahrzehnt voraus. Die schlichte Typenbezeichnung steht natürlich erst einmal für Elektrizität. Aber auch für e wie eigenständig (Design), einzigartig (Bedienkonzept), emotional (Fahrgefühl, Design, Innenraum) und eigenwillig.

Zunächst einmal die nackten Fakten: Der Honda e ist ein 3,90 Meter langes Stadtauto mit dem Radstrahl des Jazz (2,53 Meter) und ein Fünftürer mit vier Sitzen. Der Motor sitzt hinten und die Antriebsachse auch. Der Newcomer liefert für ein Auto seiner Größe überproportional 136 PS (100 kW) in der Basis- und 154 PS (113 kW) in der höheren „Advance“-Ausführung. Der Elektromotor stemmt 315 Newtonmeter Drehmoment und beschleunigt den City-Flitzer – der inflationär verwendete Begriff trifft hier ausnahmsweise einmal wirklich zu – in neun bzw. 8,3 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 145 km/h begrenzt.

Die Reichweite gibt Honda mit bis zu 222 bzw. 210 Kilometern (Advance mit 17-Zoll-Rädern) nach WLTP an. Das wird als ausreichend für die angepeilte urban lebende Zielgruppe angesehen, zumal an der heimischen 7,4-kW-Wallbox oder einer gleich starken öffentlichen Ladesäule nur etwas mehr als vier Stunden für eine Voll-Ladung einkalkuliert werden müssen. An einer Gleichstrom-Schnell-Ladestation soll es lediglich eine halbe Stunde dauern, bis der Akku wieder 80 Prozent seiner Kapazität erreicht hat. Für die Voll-Ladung an einer Haushaltssteckdose werden allerdings lange 18,8 Stunden genannt. Und die letzte wichtige Zahl ist 33.850 Euro. So viel kostet der Honda e (ohne Anrechnung des Umweltbonus). Der Advance ist 3000 Euro teurer.

Der Golf lässt grüßen

Das Design des Honda e pendelt zwischen knuffig und kultig. Die leicht gerundete Karosserie ist klar und schnörkellos gezeichnet und wirkt fast wie aus einem Kinderbuch entsprungen - was als Kompliment zu verstehen ist. Auffälligstes Merkmal sind die klassisch runden Scheinwerfer in der Klavierlack-Frontspange. Das Motiv wiederholt sich ein zu eins am Heck. Wenn der Honda e im Rückspiegel auftaucht, erinnert er in der Ferne durchaus an einen Golf I oder II.

Bei näherer Betrachtung fallen dann noch drei besondere Eigenheiten auf: Der Ladeanschluss steckt nicht an der Seite oder direkt in der Frontmaske, sondern mitten auf der Haube unter einer farblich abgesetzten Klappe. Das hat neben einem Originalitätsanspruch auch ganz praktische Gründe, wie Honda-Techniker Ko Yamamoto erläutert. Es ist ergonomischer, weil der Fahrer sich nicht bücken muss, und zum anderen liegt die Klappe nicht unmittelbar im Fahrtwind, wo der Stromanschluss der Witterung oder Streusalz stärker ausgesetzt ist.

Punkt zwei: Die vorderen Türgriffe schließen bündig mit dem Blech ab und klappen erst beim Aufschließen in einem leichten Winkel heraus. Rahmenlose Seitenscheiben sind da beinahe schon selbstverständlich.

Punkt 3: Statt konventioneller Spiegel trägt der Honda e Außenspiegelkameras. Damit brüsten sich bislang an nicht einmal fünf Fingern abzuzählende Premiummodelle - oder phantasievolle Konzeptfahrzeuge. Das leitet direkt über in das ebenfalls futuristisch wirkende Cockpit. Zwischen den beiden 6,6-Zoll-Displays für das Bild der Mirror-Cams

---

erstreckt sich über die gesamte Breite ein digitales Bedienfeld, das aus einer 8,8 Zoll großen Instrumentenanzeige sowie zwei 12,3-Zoll-Touchscreens besteht. Dabei können Fahrer und Beifahrer ihre Bildschirme nicht nur getrennt voneinander belegen, sondern sogar mit einem einzigen Tastendruck auch tauschen. Der Wechsel vollzieht sich dabei wie das Hin- und Herschieben zweier übereinander liegender Spielkarten. WLAN-Hotspot, HDMI-Anschluss für Spielkonsole und einige andere Dinge verwundern dann auch nicht weiter. Und dass auch der Innenspiegel kamerabasiert arbeitet, ist da schon kaum der Rede wert. Und natürlich gibt verschiedene vom Smartphone aus steuerbare Funktionen, einschließlich eines digitalen Schlüssels für bis zu fünf Fahrzeugnutzer.

Zudem offeriert Honda den e-Nutzern noch einen Sprachassistenten, der mit dem Satz „Okay Honda“ aktiviert wird. Er ruft auf Kommando den Wetterbericht auf oder sucht auf entsprechende Ansage des Fahrers oder Beifahrers die nächst gelegenen italienischen Restaurants oder den nächsten Coffee-Shop heraus. Beim ersten Kennenlernen hatte der „Personal Assist“, wie Honda ihn nennt, zwar noch einige Verständigungsschwierigkeiten bei der allzu freien Rede, aber verabschiedete sich äußerst höflich: „Ich habe nicht alles verstanden, aber ich bedanke mich für das Gespräch.“

So modern und fortschrittlich das Instrumentarium wirkt – lediglich die Klimanlage und die Lüftung werden noch klassisch bedient –, so wohnlich fühlt sich der Rest des Interieurs an. Das Armaturenbrett und ein Teil der Mittelkonsole sind mit einer gefälligen Holzimitation verziert und die Türinnenseiten sowie die Sitze mit Polyesterstoff bezogen. Da fällt das wenige Hartplastik kaum auf (wirklich billig wird nur das Handschuhfach, aber dort sparen andere Hersteller ja auch ganz gerne). Vom HDMI-Anschluss war bereits die Rede, dazu kommen zwei USB-Anschlüsse, ein 12-Volt-Anschluss und eine echte Haushaltssteckdose.

Hinten gibt es ebenfalls zwei USB-Anschlüsse sowie auf jeder Seite einen Cupholder. Die Beinfreiheit ist ein wenig eingeschränkt, nach oben ist aber genug Luft. Die recht kurze und tief liegende Sitzbank bietet nur wenig Beinauflage, doch das lässt sich in der Stadt leicht verschmerzen. Noch etwas beengter geht es im Kofferraum zu. Wegen des Heckmotors und eines kleinen Unterflurfachs für das Lafekabel und einige Kleinigkeiten stehen nicht mehr als 171 Liter zur Verfügung. Maximal sind es 861 Liter, wobei die umgeklappten Rückenlehne zwar einen ebenen Boden schafft, aber leider einteilig ist. Da bleibt möglicherweise in dem einen oder anderen Fall die Frage, wohin mit dem Kinderwagen?

### Ein-Pedal-Bedienung

Die Möglichkeiten des Elektroantriebs nutzt Honda dagegen aus. Dazu gehören Schaltwippen hinter dem Lenkrad mit denen in vier Stufen die Rekuperation bis auf 0,1 G gesteigert werden kann. Das ist genau der Grenzwert, bis zu dem ein Auto verzögern darf, ohne dass Bremslichter aufleuchten müssen. Die Einstellung wird nicht dauerhaft gespeichert, sondern die Paddles sind als eine Art Motorbremse wie beim manuellen Herunterschalten einer Automatik gedacht. Entsprechend wird die Verzögerungskraft auch nicht durch die Plus-, sondern durch die Minus-Wippe angehoben. Da man ohnehin nach wenigen Malen heraus hat, auf welcher Seite „heruntergeschaltet“ wird, spielt die möglicherweise zunächst etwas verwirrende Vorzeichenwahl rasch keine Rolle mehr.

Doch es geht auch noch anders: In der Mittelkonsole gibt es eine Taste mit einem Fuß auf dem Pedal als Symbol. Mit dieser „One Pedal“-Funktion wird das Bremspedal überflüssig und das Auto verzögert, sobald der Fuß vom Motorpedal genommen wird. Hier wirken deutlich stärkere Kräfte, die in der dritten und höchsten Stufe 0,18 G erreichen, also beinahe doppelt so hoch sind wie bei der Rekuperation über die Schaltwippen.

Bei allen technischen Lösungen, gut Fahren lässt sich der Honda e auch noch. Für den

Fahrspaß braucht es noch nicht einmal den Sport-Modus, auch wenn der recht beeindruckenden Druck aufbaut. Dazu kommt eine direkt ansprechende Lenkung, mit der sich dank des tiefen Fahrzeugsschwerpunkts zackig ums Eck kurven lässt. Die dennoch nicht zu verleugnete Seitenneigung des e kompensieren die erstaunlich guten Seitenhalt bietenden „Polstermöbel“. In der Stadt glänzt der kleine Honda außerdem mit einem Wendekreis von lediglich 8,60 Meter - die Vorderräder kommen über 45 Grad Einschlag locker hinaus. Davon profitiert auch der Ein- und Ausparkassistent, der nach zweimaligem Tippen mit dem Fingel das Kommando vollständig und ohne große Anstrengung übernimmt. Die Verantwortung bleibt jedoch beim Fahrer, der im Notfall bei Systemversagen eingreifen muss.

Und wie ist nun es um die tatsächliche Reichweite bestellt? Die Batterie hat eine Bruttokapazität von 35,5 Kilowattstunden. Einen Normverbrauch nennt Honda noch nicht final, lässt aber durchblicken, dass es zwischen 18 und 20 kWh pro 100 Kilometer sein dürften. Der obere Wert deckt sich mit unseren Erfahrungen bei einer gemischten Fahrt mit Stadt-, Landstraßen- und Autobahnanteilen. In unserem Fall zeigte der Bordcomputer zweimal bei jeweils 97 Prozent Batteriekapazität eine Reichweite von 155 Kilometern beim leistungsstärkeren e-Typ an. Zwischenwerte waren dann unter anderem 74 Prozent Restkapazität und 110 Kilometer Reichweite, 40 Prozent und 60 Kilometer oder 25 Prozent und 39 Kilometer, wobei der Energieverbrauch im Stadtverkehr deutlich zurückging.

Auf den Markt kommen wird der Honda e voraussichtlich im Mai oder im Juni. Die Produktion beginnt jetzt. Wobei Europa zuerst bedient wird. Auf seinem Heimatmarkt soll der Honda e erst im Herbst debütieren. Preislich spielt der Honda e in einer deutlich höheren Liga als beispielsweise die e-Minis aus dem VW-Konzern, doch die basieren noch auf klassischen Verbrennermodellen und müssen in Sachen Technik und Ausstattung den Honda klar an sich vorbeiziehen lassen, denn in Sachen Bedienkonzept sticht er selbst größere Premiummodelle aus. Willkommen in der Zukunft. (ampnet/jri)

#### Daten Honda e

Länge x Breite x Höhe (m): 3,89 x 1,75 x 1,51  
Radstand (m): 2,53  
Motor: Elektromotor  
Leistung: 136 PS (100 kW) oder 154 PS (113 kW)  
Max. Drehmoment: 315 Nm  
Batterie: Lithiumionenbatterie, 35,5 kWh  
Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 (8,3) Sek.  
Elektr. Reichweite: 222 (210) km  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: k.A.  
Effizienzklasse: k.A.  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km  
Leergewicht / Zuladung: min. 1513 kg / max. 341 kg  
Kofferraumvolumen: 171–861 Liter  
Wendekreis: 8,6 m  
Basispreis: 33.850 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



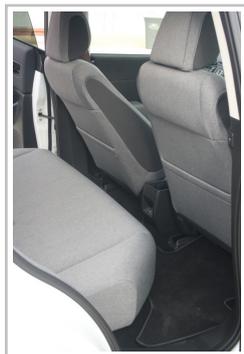
Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



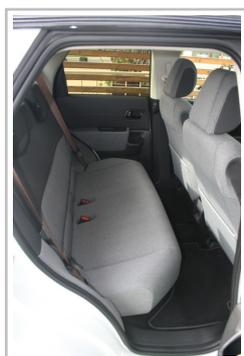
Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

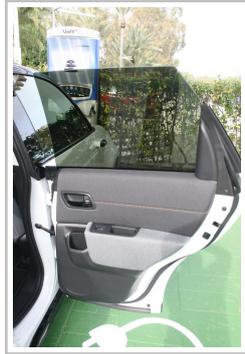
Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---