



PRESSEBERICHTE ZUM HONDA e

DMM Mobilitätsmanager

07/08-2021

Wenn Stromer, dann Honda e

2 – 3

Auto Zeitung

05-2020

Hondas tolle Kiste

8 – 9

Bild

09.10.2020

Ganz grosses Kino

4

Frankfurter Allgemeine Zeitung

04.02.2020

Da trifft Mini der Schlag

10

Stern

online · 16.11.2020

Mitten ins Elektroherz

5

Augsburger Allgemeine

online · 07.02.2020

Ganz großes Autokino: der neue Honda e

11

auto motor und sport

online · 27.01.2020

So muss ein City-E-Auto sein

6 – 7

IMPRESSUM

Herausgeber: Honda Deutschland Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd., Hanauer Landstraße 222-224, 60314 Frankfurt/Main, Telefon: 069 8309-0, Fax: 069 83 20 20, Internet: www.honda.de. Verantwortlich: Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, E-Mail: honda.presseabteilung@honda-eu.com
Konzeption, Redaktion, Realisierung: Creativ Konzept Claudia Krämer, Bonn & Raynaud Media, Radolfzell. Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Stromverbrauch Honda e in kWh/100 km:
kombiniert 17,8-17,2; CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 0. Effizienzklasse: A+++

Alle in den Artikeln angegebenen technischen Daten und Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel.
Aktuelle technische Daten und Preise sowie staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter www.honda.de



Honda e: Mit staatlicher Förderung ist der Preis in Ordnung.



Das Heck hat beinahe das gleiche Aussehen wie die Front.

WENN STROMER, DANN HONDA e

Eines muss man dem japanischen Autobauer Honda lassen: Mit seinem innovativen Elektro-Kleinwagen Honda e ist ihm ein optisch und technisch eigenständiges modernes Fahrzeug gelungen. Der Viersitzer glänzt mit einem schicken Interieur, mit neuartigen Bediensystemen und überzeugenden Fahreigenschaften.

Gleich wo wir mit dem Wagen aufgetaucht sind, die Menschen drehen sich um, liefern um das Automobil herum und zeigten sich sehr interessiert. Begeistert waren auch wir vom Mix aus Retro-Chic und Concept-Car unseres in Perlmuttweiß gehaltenen „Kleinwagens“. Der bietet Technik vom Feinsten, die es so bei keinem anderen Hersteller gibt.

EXTERIEUR

Kugelrunde Scheinwerfer an der Front und am Heck, keine Außenspiegel und innen ein attraktives Ambiente mit einem Display über die gesamte Fahrzeugbreite mit zwei großen 12,3“-LCD-Touchscreens. Die erlauben Zugriff auf viele Fahrzeugfunktionen und Apps.

Raffiniert auch das Bedienfeld in der Mittelkonsole mit den Drucktasten für die Gangwahl, elektronische Handbremse, Brake Hold, Drive Mode (Normal und Sport)

sowie dem Schalter für One-Pedal-Driving, das Beschleunigen und Verzögern mit nur einem Pedal ermöglicht. Eine feine Art der Fortbewegung, bei der es kaum das Betätigen des Bremspedals bedarf. Drückt man das E-Pedal stärker durch und bewegt das Auto jenseits der 100 km/h-Marke, lernt man ganz schnell, dass damit der Verbrauch rapide steigt und die Reichweite entsprechend sinkt.

Wir haben das Modell an der Wallbox nachgeladen und wirklich weite Strecken über 100 km sind wir nicht gefahren. Mussten wir auch nicht; denn der Kleinwagen ist ja auch nicht als Langstreckenfahrzeug gedacht. Ein zweites Minus geben wir dem sehr überschaubaren Kofferraumvolumen von nur 171 Litern. Da fehlt uns wirklich ein Frunk, sprich, kleiner Kofferraum unter der Fronthaube. Das war's aber auch schon mit dem Mäkeln. Denn wirklich ganz

andere Eigenschaften machen den Honda e zum Sieger im direkten Wettbewerb.

Der Außenauftritt präsentiert an der Front ein leicht konkav geformtes schwarzes Panel und auf der Haube eine dunkeltransparente Glasabdeckung für die Ladeanschlüsse. Das eigentliche Highlight aber ist das kleine Side Camera Mirror-System, das die herkömmlichen Außenspiegel durch integrierte kleine Kameras ersetzt.

Honda hat das System sehr geschickt gelöst. Fahrer- und Beifahrertüre öffnen sich wie von Geisterhand, wenn man mit dem Fahrzeugschlüssel in die Nähe des Automobils kommt. Dann fahren die Türgriffe leicht aus und man zieht sie weiter auf, um die Türen zu öffnen. Bei den hinteren Türen haben wir erst mal gesucht, bis wir die kleinen schwarzen Türklappen entdeckten, mit denen man dann öffnet.

INNENRAUM

Hat man Platz genommen, fallen einem gleich die beiden digitalen 6-Zoll-Monitore („Außenspiegel“) links und rechts vom Dashboard schräg angesetzt auf. Diese Platzierung ist viel besser als man sie vom Audi e-tron her kennt. Positiver Nebeneffekt: Der tote Winkel ist bestens einsehbar. Gleichfalls digital ist der Rückspiegel; man kann mit einem Hebelchen auch auf analog umstellen, je nach Gusto.

Überhaupt das Cockpit: Das Display, das bis zum Beifahrer reicht, ist in mehrere Menüblöcke aufgeteilt, selbst ganz rechts vor der Beifahrertür befinden sich noch Menüpunkte zum Antippen. Die kann man sich per Switch auf seine Seite herüberziehen. Einstellbar sind in den Displays unterschiedlichste Ansichten, z.B. die für die Navigation, Infodaten rund um das Fahrzeug, Musik u.v.a.m.. Eine Reminiszenz an traditionelle

FAHRBERICHT | Honda e



Bedienfelder des Honda e: ungewohnt aber höchst praktisch.



Toll gelöst: elektronische kamerabasierte „Außenspiegel“.

Werte stellt der Lautstärkeregler dar als kleiner Drehregler auf dem Holzdashboards. Die Verarbeitung mit Applikationen in Holzoptik und die Materialauswahl ist für einen urbanen Stromeer geradezu üppig. Sehr komfortabel sind die Polstersitze, auch weil sie viel Seitenhalt bieten. In Sachen Konnektivität ist der „Kleine“ auch ein ganz Großer: So findet man vorne und hinten je zwei USB-Anschlüsse und sogar einen HDMI-Anschluss. Damit kann man z.B. den Bildschirm eines Laptops auf dem großen Display spiegeln. Und es findet sich auch noch eine 230V-Haushaltssteckdose.

SERIENAUSSTATTUNG

Dazu zählen u.a. die LED-Scheinwerfer, das Infotainment-System Honda CONNECT mit Navigation,

Digitalradio (DAB+) und Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto, Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Parkensensoren an Front und Heck, eine Rückfahrkamera, ein Panoramaglasdach sowie ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem. Ebenfalls an Bord sind ein Kollisionswarnsystem mit aktivem Bremsingriff und Fußgängererkennung, ein aktiver Spurhalteassistent, eine intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelung und eine Verkehrszeichenerkennung.

FAHREINDRUCK

Nahezu lautlos mit kaum zu vernehmendem künstlichen Sound setzt sich der Honda e in Bewegung. Schon nach wenigen Metern ist klar, der Stromeer ist ein agiles und geräumiges Automobil

mit einem Handling, das dank tiefem Schwerpunkt keine Wünsche offen lässt. Die Beschleunigung erfolgt linear, logisch. One-Pedal-Driving ermöglicht Beschleunigen und Verzögern mit nur einem Pedal und trägt zu einem entspannten Fahrerlebnis bei. Nicht zu straff gefedert fährt sich der Wagen wie ein Go-Cart. Phänomenal ist der Wendekreis von nur 8,6 m.

Der Kleinwagen hinterlässt einen fantastischen Eindruck. Viel Licht und kein Schatten? Nicht ganz: Letzterer hat erstens mit der Reichweite zu tun. Offizielle 222 und realistische 190–200 km sind wenig. Aber: Der Honda e ist ja auch nicht als Langstreckenfahrzeug konzipiert worden. Insgesamt bewegte sich unser Stromverbrauch bei kurzen Autobahnstrecken, Landstraßen und Stadtver-

kehr bei ca. 16 bis 17 kWh. Das Laden des 35,5 kWh-Akkus an der Wallbox (22 kW) dauert etwa vier Stunden. Per Schnellladefunktion lässt sich der Akku in 30 Minuten auf 80 Prozent aufladen.

ZIELGRUPPEN

Der Honda e ist eher ein Fahrzeug für den urbanen Raum. Er eignet sich durchaus auch für das eine oder andere Unternehmen, das auf Image und Klima bedacht ist und dies mit einem modernen zukunftsgerichteten Automobil auch demonstrieren möchte. Das Fahrzeug ist nicht zum Schnäppchenpreis zu haben, aber: von Haus aus ist der schöne Elektroflitzer schon so gut ausgestattet, dass man einen Vergleich mit Wettbewerbsmodellen überhaupt nicht scheuen muss. ■

TECHNISCHE DATEN UND BETRIEBSKOSTEN

| HONDA e | ADVANCE |
|---------------------------------------|--|
| E-Maschine, Leistung (kW/PS) | 113 / 154 |
| Drehmoment (Nm) bei min ⁻¹ | 315 |
| Stromverbrauch (kWh/100 km) | 17,2 |
| Batteriesystem Kapazität (kWh) | 35,5 |
| Vmax (km/h) / CO ₂ | 145 / 0 |
| Beschleunigung (-100 km/h) (s) | 8,3 |
| Reichweite (km) | 222 |
| L x B (ohne Spiegel) x H (mm) | 3.894 x 1.752 x 1.512 |
| Kofferraumvolumen (l) / Zuladung (kg) | 171–861 / 275 |
| Netto-Preis Euro (Basis) | 31.932,77 |
| Betriebskosten (Cent/km) | 34,6 (36 Mon., 40.000 km) 51,0 (60 Mon., 20.000 km) |
| Versicherung HP / TK / VK | 13 / 16 / 25 |



UNSERE MEINUNG

Der Honda e ist ein geradezu perfekt durchdachtes Mobil mit vielen Raffinessen, aber auch ein paar Schwächen. Zu Letzteren zählen auf jeden Fall die geringe Reichweite, der kleine Kofferraum und das Fehlen einer induktiven Lademöglichkeit von Smartphones. Ansonsten aber ist der Hecktriebler ein ungemein attraktives Fahrzeug, das vier Insassen komfortables Reisen ermöglicht und beim Fahren ungemein Spaß bereitet. Die App My Honda+ bietet vielfältige Konnektivitätsdienste und weitere Services, z.B. der Honda Personal Assistant mit künstlicher Intelligenz und Sprachsteuerung. Dass der Honda e bei den renommierten Red Dot Design Awards 2020 für sein Produktdesign als „Best of the Best“ in der Kategorie Automobile ausgezeichnet wurde, war sicher kein Zufall.



Honda e kommt mit Mega-Bildschirm und jeder Menge Temperament!

Viel zu gucken: Fünf Bildschirme über insgesamt 1,34 Meter Breite, stilvolle Holz-Elemente

Spektakuläres Design: Klar, sanft und glatt.



GANZ GROSSES KINO

Ein Aquarium im Cockpit, echt jetzt? Nee, nur glasklare Bewegtbilder auf den mittleren Bildschirmen. Der kleine Spaß zeigt, mit wie viel Liebe zum Detail Honda seinen e gebaut hat!

■ **DAS IST ER**

Innen wie ein dänisches Wohnzimmer mit riesigem Flatscreen! Genaue gesagt fünf Bildschirmen: Vor dem Fahrer einer für die Instrumente, rechts daneben zwei Touchscreens für Navi – und auf Wunsch auch Aquarium. Seitlich zwei für die Außenspiegelkameras. Alles geschmackvoll arrangiert. Honda spricht vom Loungecharakter, ausnahmsweise stimmt der Marketingsprech mal. Die zu tief montierte Bank hinten empfiehlt sich eher für Kinder, der Kofferraum schluckt 171 Liter.

■ **SO FÄHRT ER**

Der Honda beschleunigt elektrotypisch ansatzlos, wieselt mit direkter Lenkung und dem mit 8,60 Meter bemerkenswert kleinen Wendekreis extrem flink durch den Stadtverkehr. Die Hinterräder werden von einem E-Motor mit 154 PS angetrieben. Auf Knopfdruck rekuperiert er besonders stark – praktisch bis zum Stillstand. One-Pedal-Driving nennt man das, zum Bremsen und eben auch Anhalten lüpft man nur das Gaspedal, klappt sehr gut. Der Lithium-Ionen-Akku (35,5 kWh) soll laut Honda

für 222 Kilometer reichen. Im Test haben wir eine Reichweite von 216 Kilometern ermittelt – allerdings mit wenig Vollgas auf der Autobahn. Im reinen Stadtverkehr sind etwa 150 Kilometer realistisch.

■ **DAS KOSTET ER**

Die Preise für den Honda e starten bei 33.850 Euro, bei unserem Testwagen mit dem sehr kompletten Advance-Paket bei 38.000 Euro.

Dirk Branke ■

DATEN

HONDA e
Motor E-Motor (Hinterachse)
Leistung 154 PS · 0–100 km/h 8,3 s · Spitze 145 km/h
Testverbrauch 16,4 kWh
Kofferraum 171 – 861 l
Preis ab 33.850 Euro (ohne Umweltbonus)

FAZIT

Der Honda e gehört zu den erfreulichsten E-Autos überhaupt. Hat Stil und fährt sich angenehm, doch der Preis ist vergleichsweise hoch.



Kameras statt Außenspiegel. Wie beim e-tron, nur ohne Aufpreis.



Bequeme Sitze, angenehm hohe Position.



Der Kofferraum fasst bei geklappter Rückbank 861 Liter.



Die hinteren Türöffnungen sind beim Honda e auffallend schmal.



MITTEN INS ELEKTROHERZ



German Car of the Year 2021: Honda e.

dem die vier Klassensieger VW Golf (Kompaktklasse), VW ID.3 (Premium bis 50.000 Euro), Polestar 2 (Luxus über 50.000 Euro), Honda e (alternative Antriebe) sowie BMW Alpina B3 (Performance) durchsetzen.

Der Honda e ist nicht nur wegen seiner überschaubaren Abmessungen von weniger als 3,90 Metern und seinem Elektroantrieb ein ungewöhnliches Auto. Das Design mit deutlichen Anlehnungen an den ersten Honda Civic ist innen wie außen eine echte

sich die 8,8 Zoll große digitale Anzeige für Geschwindigkeit, Fahrdaten und Bedienfunktionen. Dann folgen zwei nahezu identische Touchscreens mit jeweils 12,3 Zoll, die von Navigation über Entertainment bis zum momentanen Kraftfluss oder der Einbindung diverser Smartphones alle möglichen Daten anzeigen. Erfreulich: Einige Systeme wie Klimaanlage, Lautstärke oder die Fahrprogramme können schnell über Knöpfe und Schalter direkt eingestellt werden. Die Sitze sind mit grauem Stoff bezogen und bequemer als sie aussehen.

Der Laderaum fasst gerade einmal 171 Liter – da hat selbst ein Smart noch deutlich mehr. Wer im Honda e die durchgehende Rückbank umklappt, kann bis zu 861 Liter einladen.

Den Elektromotor bietet Honda in zwei Leistungsstufen an: Im Advance kommt er auf 154 PS/113 kW und ein Drehmoment von üppigen 315 Nm, das wie in Elektroautos üblich ab der ersten Umdrehung anliegt. Damit schafft es der Advance in genussvollen 8,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Das gleiche Drehmoment liefert auch die 136 PS/100 kW starke Basisversion, die 9,0 Sekunden für den Spurt braucht. Mit 145 km/h ist bei beiden Versionen die Höchstgeschwindigkeit allerdings früh erreicht.

Der kleine Honda e ist ein Cityauto und daher ohnehin nicht für lange Autobahnstrecken gedacht. So bietet der 35,5 kWh große Lithium-Ionen-Auto im Fahrzeugboden eine Reichweite von maximal 222 Kilometern. Bei den Fahreigenschaften schneidet der Elektro-Honda blendend ab – und das kann man an ganz technischen Grundlagen wie dem agilen Hinterradantrieb, dem niedrigen Schwerpunkt oder einer nahezu idealen Gewichtsverteilung von 50:50 festmachen.

Basispreis für den Honda e: 33.850 Euro. Dafür gibt es jetzt ein echtes Siegerauto – das German Car of the Year 2021. ■

© press-inform – das Pressebüro

Der elektrische Kleinwagen des Honda e hat seit seiner Premiere im Frühjahr für viel Aufsehen gesorgt. Keine Überraschung, dass er nunmehr zum German Car of the Year 2021 gekürt wurde. Zum dritten Mal hintereinander gewann damit ein Elektroauto.

Der Honda e setzte sich in der Endausscheidung damit gegen so starke Gegner wie VW Golf, die beiden Elektromodelle VW ID.3 und Polestar 2 sowie gegen den sportlichen Alpina B3 durch, die jeweils die Einzelkategorien gewinnen konnten.

Im vergangenen Jahr ging der Award German Car of the Year an den Porsche Taycan, während 2019 der Jaguar I-Pace den Sieg holen konnte. Einmal mehr ein Beweis dafür, dass Elektroautos zwar noch einen sehr niedrigen Anteil am Gesamtverkauf aller Fahrzeuge ausmachen, in Sachen automobiler Zukunft jedoch weit vorne stehen.

HONDA e IN ALLEN BEWERTETEN KRITERIEN IM VORDEREN BEREICH

Die Jury German Car of the Year besteht aus 18 renommierten Motorjournalisten aus dem deutschsprachigen Raum. Bei der Auswertung lag der Honda e in allen bewerteten Kriterien im vorderen Bereich; bei den Einzelkategorien

Design, Infotainment/Connectivity, Signifikanz/Innovation und Umwelt/Nachhaltigkeit konnte er sich ganz nach vorne schieben. Den Gesamtsieg konnte er so mit deutlichem Abstand erringen.

AUSERGEWÖHNLICHES DESIGN, INNOVATIVE TECHNOLOGIE UND MODERNE KONNEKTIVITÄT

„Die Auszeichnung German Car of the Year, die wir voller Stolz entgegennehmen, ist für Honda als ersten japanischen Preisträger eine große Ehre“, so Katsuhisa Okuda, CEO von Honda Motor Europe, „die Reaktion von Kunden und Medien auf den Honda e war seit der ersten Präsentation überaus positiv. Der Honda e dient als perfektes Beispiel für ein Produkt mit außergewöhnlichem Design, das sowohl mit innovativer Technologie als auch moderner, intelligenter Konnektivität aufwartet. Wir sind für diesen Award sehr dankbar.“

In den einzelnen Klassen konnten sich bei den Testfahrten von German Car of the Year 2021 zu-

Schau. Die konkave schwarze Längsleiste, die vorne Scheinwerfer, Tagfahrlicht und Blinker verbindet, wiederholt sich mit den gleichen Maßen am Heck bei den runden Rückleuchten. Den Kasten für die Ladesteckdose hat man nicht irgendwo in den Stoßfänger oder an die Seite versteckt, sondern demonstrativ unter dunklem Sicherheitsglas vorne mitten auf die Motorhaube platziert. Statt großer Seitenspiegel gibt es zwei kleine Kameras, die spritzwassergeschützt und schmutzabweisend das Spiegelbild in den Innenraum bringen.

Das Armaturenbrett besteht aus drei zu einer Einheit verbundenen Bildschirmen, die über die ganze Breite gehen. Links und rechts davon sitzen zwei weitere 6-Zoll-Monitore, die das Bild in Echtzeit zeigen, das von den Rückspiegeln geschickt wird. Optional bestellbar ist auch ein digitaler Innenspiegel, der sein Bild von einer eigenen Rückfahrkamera bezieht. Vor dem Fahrer befinden



SO MUSS EIN CITY-E-AUTO SEIN

Sieht aus wie ein Retro-Golf-I, fährt wie ein kleiner GTI und verspricht im Innenraum Technofeeling. Hondas erstes Elektroauto hat das Zeug zum Kultobjekt.

Valencia, Spaniens drittgrößte Stadt, drohte noch vor wenigen Jahren in der Bedeutungslosigkeit zu versinken. Doch die Metropole am Mittelmeer hat sich gewandelt, ist heute gut ausgebaut, vernetzt und hip. Es passt also ganz gut, dass Honda den neuen „e“ hier präsentiert.

Wahrscheinlich ist der Elektro-Kleinwagen auch deshalb radikal anders als aktuelle Honda-Modelle. Keine verschobenen Kanten oder Sicken, stattdessen rundes Retrodesign. Das erinnert an den ersten, hierzulande aber kaum bekannten Civic und weckt eher Golf I-Gefühle. So oder so, der nur 3,90 Meter kurze Citystromer wirkt auf Antrieb sympathisch.

Funktionale Elemente sind schwarz abgesetzt – das gilt für die Frontmaske samt LED-Scheinwerfern, den Ladeanschluss auf der Motorhaube, Kameraaußenspiegel und die versenkbaren Türgriffe ebenso wie für den breiten Streifen am Heck, der die Kugel-LED-Leuchten umschließt.

LOUNGE-ATMOSPHÄRE IM KLEINWAGEN

Innen wirkt der Kleinwagen überraschend wohnlich. Das üppige Raumgefühl vorn profitiert von bequemen, aber recht hoch positionierten Stoffsitzen, einer durchbrochenen Mittelkonsole und der Bildschirmwand, deren drei Monitore sich fast über das gesamte Armaturenbrett erstrecken – das kennen wir so sonst nur von Zukunftsstudien.

Der 8,8 Zoll große Monitor hinter dem Lenkrad zeigt dem Fahrer alle relevanten Informationen von Navigationshinweisen über Verbrauch bis hin zum Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen. Die zwei 12,3 Zoll großen Touchscreens daneben lassen sich vom Fahrer und Beifahrer bedienen. Der Clou: Navi-Einstellungen, Apps oder Fahrinformationen kann man nach Belieben zwischen den Displays hin und her schieben.

Erstmals kommt bei Honda im „e“ eine internetbasierte Spracherkennung zum Einsatz. Ähnlich wie bei Mercedes und BMW ver-

Die Ausstattung hat es ganz schön in sich: Kameras statt Außenspiegel, drei Displays für Armaturenbrett und Cockpit sowie allerlei Vernetzungs- und Infotainmenttechnik.

steht sie auch umgangssprachliche Formulierungen, gibt beispielsweise Auskunft über das Wetter oder sucht Restaurants in der Nähe. Bis zum Serienstart im Frühjahr 2020 soll der Honda e auch via Smartphone-App vorgeheizt und geortet werden können. Langeweile droht selbst in den Ladepausen nicht. Neben Android-Auto und Apple-Car-Play können im Stand über einen

HDMI-Anschluss Spielkonsolen angeschlossen oder via TV-Stick Filme gestreamt werden. Das klingt alles etwas nach Multimedia-Overkill, lässt sich aber intuitiv bedienen.

KAMERAS STATT SPIEGEL

Gleiches gilt für die serienmäßigen Kamera-Außenspiegel: Auf Höhe der A-Säulen befinden sich zwei weitere jeweils sechs Zoll große,



FAHRBERICHT | Honda e

dem Fahrer zugeneigte Bildschirm. Die zeigen das Rückfahrbild der Kameras, die an der Außenseite der vorderen Türen sitzen. Während Audi beim e-tron nicht nur viel Geld für Spiegel-Kameras verlangt, hat Honda die Bildschirme sogar angenehmer positioniert, so dass kaum Umgewöhnung zu herkömmlichen Spiegeln nötig ist. Selbst unterschiedliche Lichteinflüsse, Sonneneinstrahlung sowie Nässe und Dunkelheit trüben das Bild im wahrsten Sinne des Wortes kaum. Irritieren kann dagegen der digitale Innenspiegel, der Fahrzeuge näher erscheinen lässt, als sie tatsächlich sind.

Dass der Honda e ein Kleinwagen ist, bekommen vor allem Fondpassagiere zu spüren: Gelingt der Einstieg noch halbwegs würdevoll, sind die niedrige Position der Rückbank sowie die knappe Beinfreiheit Großgewachsenen nur auf Kurzstrecken zumutbar. Reisen zu viert scheitert ohnehin am winzigen Kofferraum. Mit 171 Litern schluckt das Abteil das Ladekabel, einen kleinen Reise-Trolley und einen Laptop-Rucksack. Clever ist der mittig angeordnete Hebel auf der Lehne, mit dem sich die Rücksitzlehne auch vom Kofferraum aus umklappen lässt. Auf der ebenen Fläche finden dann immerhin 861 Liter bei dachhoher Beladung Platz. Ein Ladewunder im herkömmlichen Sinne ist der Honda e somit nicht.

KLEINER AKKU, SCHNELLES LADEN

Schnellladen klappt an einer entsprechenden Gleichstromsäule dafür mit bis zu 100 kW. Innerhalb von 30 Minuten soll der 35,5-Kilowattstunden-Akku im Fahrzeugboden zu 80 Prozent gefüllt sein. Kaum langsamer geht es übrigens an einer 50-kW-Säule, da der verhältnismäßig kleine Akku nur kurzfristig solch hohe Ladeströme verträgt. Batterieschonender ist ohnehin das Laden an einer 7,4-kW-Wallbox, an der es rund vier Stun-

den dauert, bis der Akku voll ist. An einer einfachen Haushaltssteckdose hängt der Honda e dagegen rund 19 Stunden. Die gespeicherte Energie kann er dank bi-direktionalem Anschluss auch wieder abgeben und so künftig als Pufferspeicher im Haushalt dienen.

Besonders weit kommt der Retro-Stromer mit voller Batterie jedoch nicht: Maximal 210 Kilometer sind nach WLTP mit 16-Zöllern drin. Unser Bordcomputer orakelt bei frischen 10 Grad dagegen rund 160 Kilometer Reichweite, die bei flotter Fahrweise realistischer erscheinen. Da kommen Konkurrenten wie der Peugeot e-208 weiter, doch dessen Akku ist auch größer. Honda will herausgefunden haben, dass die meisten Menschen ihr Auto ohnehin nur rund 40 Kilometer täglich bewegen, und positioniert den „e“ bewusst als Stadttauto.

FAHRSPASS AUCH AUSSERHALB DER STADT

Mit 8,6 Metern Radwendekreis wirkt der Honda e im urbanen Raum tatsächlich sehr handlich. Parkmanöver gelingen nicht nur dank der kompakten Abmessungen einfach, sondern weil der Kleinwagen auf Knopfdruck zielicher selbständig in und aus Parklücken findet. Doch wir wollen ja lieber selbst am Lenkrad kurbeln, auch weil das richtig Spaß macht. Abseits des Großstadtdschungels schlängelt sich der Honda e durchs Kurvengewirr. Die variabel übersetzte Lenkung gefällt dabei mit ihrer präzisen Auslegung. Da der Schwerpunkt ähnlich tief liegt wie beim Sportwagen NSX, gerät der 1,51 Meter hohe Kleinwagen kaum ins Wanken. Honda verteilt zudem die 1.500 Kilogramm gleichmäßig auf die Achsen, was den leichtfüßigen Eindruck unterstützt.

Gripniveau und Traktionstärke sind durchaus beachtlich, nur aus engen Ecken drückt auch mal das Heck, wo die komplette Antriebs-



einheit aus dem Hause Hitachi sitzt. In der Advance-Version entwickelt der Motor 113 kW – also 154 PS – und drückt konstant mit 315 Nm Drehmoment auf die Hinterräder. Laut Honda beschleunigt das Topmodell so in durchaus glaubhaften 8,3 Sekunden von null auf 100 km/h, ist als 0,7 Sekunden schneller als die Basisversion mit 100 kW (136 PS). Vor allem im Sportmodus reagiert der kleine spontan auf Gasbefehle.

ZWEI FAHRMODI UND ONE-PEDAL-DRIVING

Wer es ruhiger angeht, kommt im Normalmodus trotzdem noch flott voran. Bei 145 km/h wird jedoch abgeregelt. In der Stadt empfiehlt sich ohnehin das so genannte One-Pedal-Driving. Ein Druck auf die Taste mit dem Schuh-Symbol in der Mittelkonsole, und der Honda e beschleunigt, verzögert und stoppt allein mit dem Fahrpedal. Dabei verzögert er mit bis zu 1,8 g – gewinnt diese Energie mittels Rekuperation zurück. Über Schaltwippen am Lenkrad lassen sich die Rekuperationsstufen zudem individuell einstellen.

Unabhängig vom Fahrmodus federt der Kleinwagen erstaunlich komfortabel – selbst größere Schlaglöcher und Fahrbahnunebenheiten nimmt er unter die optimalen 17-Zoll-Räder, ohne dass viel davon bei den Insassen ankommt. Einzig die stets präsenten Abrollgeräusche und bei höheren Geschwindigkeiten hochfrequen-

ten Windgeräusche trüben den guten Komforteindruck etwas.

Bleibt der Preis: 36.850 Euro kostet der stärkere Honda e Advance – viel Geld für einen Kleinwagen, der sich jedoch durch die Vollausstattung relativiert. Drei Tausend Euro günstiger ist die 136 PS starke Basis, die kaum schlechter ausgestattet ist. Damit liegt er auf dem Niveau eines Mini Cooper SE oder Opel Corsa e. Das größte Problem ist aber, dass 2020 nur rund 2.000 Stück für Deutschland vorgesehen sind.

Clemens Hirschfeld ■

FAZIT

So muss ein City-E-Auto sein: wendig, spritzig und mit kleinem Akku samt kurzer Ladezeit. Dazu spaciges Infotainment und moderne Fahrassistenz. Nur mehr Platz im Fond und Kofferraum sowie eine größere Reichweite könnte er für den selbstbewussten Preis bieten.

Wird Gleichstrom gezapft ist der Akku in einer halben Stunde zu 80 Prozent geladen.

Mit 8,6 Metern Radwendekreis wirkt der Honda e im urbanen Raum tatsächlich sehr handlich.





HONDAS TOLLE KISTE

Mit dem neuen **Honda e** bringen die Japaner ein pffiffiges Elektro-Auto für die Großstadt. Erster Fahrbericht.

Knuffiges Retro-Design, ein elektrischer Heckmotor mit 154 PS, Hinterradantrieb und ein spaciger Innenraum inklusive beeindruckender Bildschirm-Landschaft – das ist der neue Honda e. Konzipiert als modernes Stadtauto für das digitale Zeitalter, soll er lokal emissionsfreies Fahren mit den Bedürfnissen unserer Online-Gesellschaft kombinieren. Dazu passt der coole, mit großen Bildschirmen ausgestattete Innenraum, der mit feinen Polstermöbelstoffen und Holzimitat eine Lounge-artige Wohlfühlatmosphäre schafft. Die übrigen Kunststoffe hätten bei den aufgerufenen Preisen jedoch etwas hochwertiger ausfallen dürfen.

Dafür beinhaltet der Japaner eine äußerst umfangreiche Serienausstattung, unter anderem mit Sitzheizung, Navigationssystem samt zahlreichen Online-Funktionen, Einpark-Automatik oder hochauflösenden Kameras, die die Außenspiegel ersetzen. Letztere sind aufgrund der ergonomisch sinn-

vollen Platzierung der dazugehörigen Monitore auf dem Armaturenräger weit mehr als nur eine Spielerei. Das ist mit Blick auf bereits am Markt befindliche Systeme mancher Wettbewerber schon eine kleine Überraschung. Was bei den sehr kompakten äußeren Abmessungen indes kaum verwundert: Vorn bietet der Honda e zwar auch für Großgewachsene ein ordentliches Raumangebot. Hinten hingegen sitzen ehrlicherweise nur Kinder auf Dauer bequem. Der Blick auf das Datenblatt lässt aber den Schluss zu, dass der beste Platz eh der hinter dem Lenkrad ist.

IN DER STADT KENNT DER Honda e KAUM GEGNER

Das technische Layout des Japaners (Heckmotor, Hinterradantrieb, tiefer Schwerpunkt, ausgeglichene Gewichtsverteilung) verspricht nämlich auf dem Papier ein hohes Maß an Fahrfreude. Und tatsächlich: Freudvoller wieselt derzeit kaum ein anderer Kleinwagen

ums Eck, was neben dem tiefen Schwerpunkt der ausgeglichenen Gewichtsverteilung zuzuschreiben ist. Am ausgeprägten Gokart-Feeling hat jedoch auch die Lenkung einen großen Anteil, die frei von jeglichen Antriebseinflüssen ist. Sie spricht um die Mittellage direkt

an und übermittelt dem Fahrer präzise Rückschlüsse über die Fahrbahnoberfläche.

In der Stadt kommt dem 3,90 Meter kurzen und rund 1,75 Meter schmalen Honda e zudem der überaus kleine Radwendekreis von gerade einmal 8,6 Metern

Der tiefe Schwerpunkt und der Heckantrieb sorgen für agiles Handling.



NEW MOBILITY | Honda e

zugute. Selbst verwinkelte Gassen oder engste Parkhäuser werden dadurch zum gern besuchten Spielplatz.

Beim Ampelstart kennt der flinke Honda e so gut wie keine Gegner. Mit seinem 154 PS starken Elektromotor, der vom Start weg 315 Newtonmeter produziert, und der hervorragenden Traktion stürmt der immerhin 1,5 Tonnen schwere Kleinwagen mit Nachdruck voran und erreicht gefühlt nach einem Wimperschlag bereits die 50-km/h Marke. Auf Landstraßentempo sprintet der neue Honda e laut Werksangabe in nur 8,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt aus Rücksicht auf die Reichweite bei lediglich 145 km/h. Der Hochvoltspeicher des Asiaten verfügt über eine Kapazität von 35,5 kWh, die eine Reichweite von bis zu 222 km nach WLTP-Norm ermöglichen soll. Allerdings wies der Bordcomputer nach unserer ersten Testfahrt einen Verbrauch von knapp unter 19 kWh/100 km aus, was einer tatsächlichen Reichweite von etwa 160 km entspricht. Fairerweise sollte allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass unsere Route einen recht hohen Autobahnanteil beinhaltete. Bei reiner Stadtfahrt sollte die Reichweite also durchaus höher ausfallen, zumal dort die mehrfach einstellbare Rekuperation voll zum Tragen kommt. Ist der Akku einmal erschöpft, muss mit Ladepausen von 4,1 Stunden (AC-Station) bis über 18 Stunden (Haushaltssteckdose) gerechnet werden. An Schnellladesäulen verkürzt sich das Stromtanken dagegen auf etwa eine halbe Stunde.

Trotz der zahlreichen positiven Eigenschaften des Honda e müssen wir jedoch auch über den Preis reden. Der liegt bei mindestens 36.850 Euro – ohne Umweltbonus. Das ist für ein derart kleines Auto sehr viel Geld.

Marcel Kühler ■

DAS IST NEU

Antrieb

Heckmotor, 315 Newtonmeter, 35,5-kWh-Batterie

Ausstattung

Umfassende Connectivity und viele Assistenzsysteme Serie

Preis

154-PS-Modell ab 36.850 Euro, die 136 PS starke Basis kommt später.

TECHNISCHE DATEN

Honda e

E-Motor: permanenterrregte Synchronmaschine; 113 kW/154 PS; 315 Nm; 35,5-kWh-Lithium-Ionen-Batterie; Hinterradantrieb; L/B/H 3.895/1.750/1.512 mm; Radstand 2.530 mm; Leergewicht/Zuladung 1.452/403 kg; Kofferraum: 171 – 861 l; 0-100 km/h in 8,3 s; 145 km/h; Verbrauch¹: 18,0 kWh/100 km; Reichweite²: 222 km; Grundpreis 36.850 Euro
Alle Daten Werksangaben; ¹nach EU-Norm; ²nach WLTP-Norm

FAZIT

Der Honda e hat das Zeug zum Kultauto. Er sieht pfiffig aus, bietet ein hochmodernes Interieur und begeistert mit seinem wiesel-finken Handling. Die Reichweite ist aber nicht die üppigste. Das Gleiche gilt für das Platzangebot. Und: Ein billiges Vergnügen ist der Japaner nicht. Immerhin gibt es für das viele Geld reichlich Ausstattung.

Beeindruckende Bildschirm-Landschaft, weitgehend einfache Bedienung, aber teils wenig handschmeichelnde Kunststoffe.

DIE RIVALEN



Mini Cooper SE

Den kultigen Briten gibt es nun auch als E-Auto. Mit 135 kW ab 32.500 Euro.



Peugeot e-208

Neuaufgabe des beliebten Kleinwagens – nun auch als Stromer mit 100 kW. Preise ab 30.450 Euro.



Renault ZOE R135

Urmeter aller E-City-Fahrzeuge jetzt neu mit 100 kW ab 25.900 Euro zzgl. 74 Euro Batteriemiete/ Monat.



Zierliche Kameras ersetzen die Außen-spiegel (Serie).



Per DC-Schnell-ladung benötigt der Honda e 30 Minuten für 80 Prozent Akku-Kapazität.





Spannende Nase:
Honda e mit Steckdose oben
in der Motorhaube.

DA TRIFFT MINI DER SCHLAG

Erste Probefahrt im elektrischen Honda e – Mit kleinem Akku durch die Stadt für mindestens 34.000 Euro.

Den Markt der Minis will Honda Mini nicht allein überlassen. Jedenfalls nicht den elektrischen. So fahren die Japaner nun ihr erstes Elektroauto in Europa vor. Der 3,90 Meter lange, batterieelektrische Viertürer wurde speziell für die Stadt entwickelt. Zugunsten von Design, Gewicht und Fahrdynamik haben sich die Japaner für eine relativ geringe Reichweite von 222 Kilometern nach WLTP-Norm entschieden. Die unterflur eingebaute Lithium-Ionen-Batterie im Honda e fasst 35,5 kWh. Der Stromverbrauch für den 1,5 Tonnen schweren Vier-

sitzer wird mit 18 bis 20 kWh je 100 Kilometer angegeben, was wir nach ersten Testfahrten bestätigen können. Geladen wird der Akku über eine mittig in der Fronthaube platzierte Ladebuchse. Eine Schnellladefunktion mit bis zu 100 kW ermöglicht die Aufladung auf 80 Prozent innerhalb von rund dreißig Minuten. Mit einer 7,4-kW-Wallbox dauert die Komplettladung etwas länger als vier Stunden, an der Haushaltssteckdose knapp 19 Stunden.

Ein Hinterradantrieb, niedriger Schwerpunkt und 50:50-Gewichtsverteilung sorgen für ein äußerst

agiles und dynamisches Fahrverhalten. Mit 315 Newtonmeter Drehmoment lässt der wuselige Stromer beim Ampelstart selbst leistungsstarke Sportwagen hinter sich. Der Karosseriewendekreis von nur 9,20 Meter macht Rangieren und Parken auf engstem Raum zum Kinderspiel. Auf Knopfdruck lässt sich der Honda e nur mit dem Fahrpedal beschleunigen, bremsen und stoppen.

So futuristisch wie der mit kugelrunden LED-Scheinwerfern an Front und Heck sympathisch gezeichnete Stromer tritt kein Elektromodell seiner Klasse auf. Die Außenspiegel wurden durch zwei hochauflösende Kameras ersetzt, die ihre gestochen scharfen Bilder in Echtzeit auf zwei Sechs-Zoll-Bildschirme im Innenraum übertragen. Das Auge gewöhnt sich schnell daran, auch weil eine zusätzliche Weitwinkelansicht das Sichtfeld des Fahrers deutlich erweitert und tote Winkel um bis zu 50 Prozent reduziert. Statt eines herkömmlichen Armaturenbretts gibt es drei horizontal angeordnete voll-digitale Bildschirme. Sie

nehmen mit den rechts und links davon platzierten Monitoren für die Kamerabilder die gesamte Fahrzeugbreite ein, lassen sich individuell programmieren und informieren über Geschwindigkeit, Navigation, Infotainment sowie den elektrischen Antrieb.

Holzoptik-Einlagen, warme Farben und Polstermöbelstoffe sorgen für eine wohnliche Lounge-Atmosphäre.

Der Radstand beträgt 2,53 Meter, er sorgt für gute Platzverhältnisse vorn. Für zwei Erwachsene wird es im Fond auf Dauer recht eng, auch der Kofferraum fällt mit 171 Litern nicht sonderlich großzügig aus. Die Rückenlehne der sofaähnlichen Bank im Fond lässt sich aber – als Zugeständnis an die Designer leider nur einteilig – nach vorn umlegen, dann können auf einer ebenen Fläche bis zu 861 Liter Gepäck untergebracht werden.

Der Honda e mit 136 PS starkem Elektromotor kostet 33.850 Euro, 154 PS werden im 36.850 Euro teuren Honda e Advance geboten.

Martina Göres ■

TV Total: Mit Schirm.
Und Charme?



© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Alle Rechte vorbehalten. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

GANZ GROSSES AUTOKINO: DER NEUE Honda e

Überraschung! Mit dem **Honda e** bringen die Japaner eines der pfiffigsten Elektroautos auf den Markt. Wir sind ihn schon gefahren.



Wer Mangas mag, der mag auch das Honda-Design. Angelehnt an den Stil der japanischen Kult-Comics sticht der Honda e mit seinen rundlichen Scheinwerfern und Heckleuchten weit aus der Masse heraus. Knuffig, freundlich, fast ein wenig naiv blickt das Auto in die Welt. Aber technisch gesehen hat es dieser Honda faustdick hinter den Ohren. Schon beim Bildschirm sprengt der Kleine alles bisher Dagewesene. Was heißt hier Bildschirm? Das komplette Cockpit besteht von links bis rechts aus Displays, sodass man das Gefühl hat, in einem Breitleinwandkino zu sitzen.

Auf jeder Seite, jeweils ganz außen, läuft ein ganz spezielles Übertragungsprogramm. Genau wie der Audi e-tron hat der Honda e nämlich nur noch Kameras statt der üblichen Seitenspiegel an Bord. Besser ist das System auch noch. Denn im Gegensatz zu den Ingolstädtern haben die Japaner die beiden Bildschirme nicht in den Seitenflügeln der Türen untergebracht, sondern vorne. So gelingt die Umstellung auf die digi-

talenen Spiegel sofort. Und der tote Winkel wird auch um 50 Prozent reduziert. Im Gegensatz zum Audi kostet diese Technik aber nicht 1.500 Euro extra, sondern ist schon in der Serienausstattung dabei. Die Stummelflügel außen, in denen die Kameras untergebracht sitzen, sind optisch zwar nicht allererste Sahne, passen aber zur Comic-Optik des Autos. Auch der Blick nach hinten ist künstlich. Spätestens wenn man im Rückspiegel seine Mitreisenden vergeblich sucht, kommt man darauf, dass das Bild von der Heck-Kamera geliefert wird.

Zur Bildschirmlandschaft gehört neben den Spiegel-Displays auch ein 8,8-Zöller hinter dem Lenkrad mit den üblichen Informationen wie Geschwindigkeit oder Reichweite. Daneben zwei weitere 12,3-Zöller, die man individuell bestücken kann. Sei es mit der Navigation, der aktuellen Playlist oder man taucht in die Tiefen des Bordcomputers ab. Der Clou dabei ist, dass Fahrer und Beifahrer die Displays tauschen können. So kann man das

Navi einfach rüberschieben, wenn man konzentriert fahren will, der Beifahrer kann sich dann beispielsweise um Musik oder die Zieleingabe kümmern.

Das ist schon großes Kino. Aber wird sogar noch getoppt durch das bordeigene Kino. Über einen HDMI-Anschluss kann man hier entweder seine Spielekonsole andocken, Youtube schauen oder ganze Filme im 16:9-Format sehen. Lässig lümmelt man in den loungeartigen Sitzen und lässt sich satt orchestriert vom 376-Watt-Soundsystem mit den acht Lautsprechern berieseln. Das ist Autokino – aber im und nicht vor dem Auto.

Honda e: PREISE, MOTORISIERUNGEN, LADEZEITEN

Bei so viel Hightech hätten wir fast das Wichtigste vergessen. Ja, fahren kann der Honda e auch. Zwar nicht so weit wie manch einer möchte, denn die Reichweite liegt nach WLTP-Norm bei lediglich 222 Kilometern. Gehört aber zum Konzept der Japaner, die von einer täglichen Durchschnittsstrecke von

Da staunt der Fachmann: Unser Autor Rudolf Bögel mit dem neuen Honda e. Hinter dem niedlichen Manga-Design verbirgt sich ein geballtes Paket an faszinierender Technik.

40 Kilometern ausgehen. An Leistung mangelt es dem Viersitzer bestimmt nicht. Das Basismodell bietet 136 PS (33.850 Euro ohne Förderung), der besser ausgestattete Honda e Advance power mit 154 PS (36.850 Euro).

Druckvoll und mit einem satten Drehmoment von 315 Nm zieht der Elektro-Japaner ab. Dabei fühlt man sich wie in einem Sportwagen. Heckantrieb, tiefer Schwerpunkt und die ideale Gewichtsverteilung von 50:50 verleiten zum reichweitenfeindlichen Fahren auf der Landstraße. Apropos: Der Verbrauch lag bei unseren Testfahrten zwischen 17,7 und 21,7 kWh auf 100 Kilometern. Das ist schon recht viel, das Auto war aber mit drei Passagieren und Gepäck ordentlich bestückt.

Aufgeladen wird der Honda an einer schnellen öffentlichen DC-Säule in 30 Minuten (bis zu 80 Prozent). Wer nur eine normale Steckdose zur Verfügung hat, braucht Geduld: Dann sind es knapp 19 Stunden. Aber dafür hat man ja ein eigenes Autokino an Bord.

Rudolf Bögel/mid ■