

PRESSESPIEGEL

Honda Prelude



AKTUELLE PRESSE- UND MEDIENBERICHTE ZUM NEUEN HONDA PRELUDE

Auto Bild 45/2025	
ES LEBE DER SPORT	2-4
Neue Osnabrücker Zeitung 08.11.2025	
DIE RÜCKKEHR EINER IKONE	5
Auto Zeitung 24/2025	
DER HYBRID-REBELL	6-7
kfz-betrieb 27.10.2025 online	
WÜRDIGER NACHFOLGER EINER MARKENIKONE	8-9
tz/Münchener Merkur 15.11.2025	
SO EFFIZIENT KANN SPASS SEIN	10
Mitteldeutsche Zeitung 08.11.2025	
ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT	10
Die Rheinpfalz 22.11.2025	
AUFTAKT FÜR DEN NEUEN PRELUDE	11
Trierischer Volksfreund 27.09.2025	
DER NEUE PRELUDE MIT „WOW-EFFEKT“	11
VISION mobility 13.11.2025 online	
EINE IKONE KEHRT ZURÜCK, SCHICK UND HYBRID	12-13
ntv 28.11.2025 online	
HONDA BRINGT DEN PRELUDE ZURÜCK	14-15
Wiesbadener Kurier 01.11.2025	
TRICK AUS DER SIMULATIONSKISTE	15
Ostthüringer Zeitung 28.10.2025 online	
HONDA PRELUDE FEIERT SEIN REVIVAL	16



ES LEBE DER SPORT

Es ist lange her, dass ein Honda mal so viel Spaß gemacht hat.

Seite 2-4



ES LEBE DER SPORT

Honda war mal so etwas wie der Ferrari des Fernen Ostens, bis die Japaner der Langeweile erlegen sind. Jetzt blitzt der Sportsgeist mit dem neuen Prelude wieder auf – genau zur rechten Zeit.

*Er ist wieder da:
Nach 25 Jahren bringt
Honda den Prelude
zurück – zu Preisen
ab 49.500 Euro.*





Zwar ist er nicht der schnellste Sportwagen, aber der Spaßfaktor ist gigantisch.



Ein Opel Mokka mit 280, ein Smart #5 mit 646 und ein Lucid Air mit 1.254 PS – Leistung ist inflationär geworden in Zeiten des Elektroantriebs. Aber nur, weil unsere Autos immer stärker werden, sind sie nicht gleich auch sportlicher. Im Gegenteil. Der Sportsgeist verkümmert zusehends, und viele Breitensportler gibt es mittlerweile nur noch als Gebrauchtwagen. Nicht umsonst sind Mercedes SLK oder Toyota GT86 längst Geschichte – genau wie ein Opel Astra OPC, ein Ford Focus RS oder ein Megane von Renault Sport.

Doch ausgerechnet bei Honda flackert der Fahrspaß jetzt noch einmal auf: Die zuletzt in Langeweile erstarrte Marke erinnert sich an die gute alte Zeit und bringt uns deshalb den Prelude zurück. Als knackig knappes Coupé für 49.500 Euro will er nach einem Vierteljahrhundert Pause die Erfolgsgeschichte von fünf Generationen forschreiben und setzt zugleich dort an, wo TT & Co die Petrolheads in Trauer alleine gelassen haben.

Dabei beweist uns Honda, dass es gar nicht viel braucht, um die Mundwinkel nach oben zu treiben. Denn im Autoquartett

HONDA PRELUDE

Motor	
Vierzylinder-Hybrid	
Hubraum	2 Liter
Leistung	184 PS max.
Drehmoment	315 Nm
Antrieb	Frontantrieb
L/B/H	4.532/2.076/1.349 mm
Leergewicht	1.480 kg
Kofferraum	264 l
0–100 km/h	8,5 s
Höchstgeschw.	188 km/h
Verbrauch	5,2 l/100 km
Abgas	CO_2 117 g/km
Preis	49.500 Euro

macht der Prelude mit seinem – so viel Zeitgeist muss dann doch sein – Hybridantrieb von gerade mal 184 PS, den wir in der Kombination aus zwei E-Maschinen und einem 2,0-Liter-Vierzylinder zum Beispiel aus dem Civic kennen, keinen Stich. Und auch über die 8,2 Sekunden von null auf Tempo 100 oder die 188 km/h Topspeed kann die Generation E nur lachen. Genau wie über die 315 Nm. Doch statt eines leidigen Surrens hört man hier ein gieriges Knurren, und auf der Straße sieht die Sache gleich anders aus.

Mit dem Allerwertesten ganz nah am Asphalt, mit dem vom seligen Civic Type R entlehnten Fahrwerk samt der adaptiven Dämpfer auf Du und Du mit jeder noch so kleinen Unebenheit, und mit einer Sushimesser-scharfen Lenkung immer Herr des Geschehens – so zaubert einem der Prelude schon ab der ersten Kurve ein Grinsen ins Gesicht, das einem erst am Ziel wieder von den Wangen weicht. Oder wenn einen der Vordermann im Überholverbot zu lange ausbremst.

Wenn aber die Straße frei ist, wird der Prelude zur gierigen Asphaltfräse, der die Passstraßen versierter filetiert als ein ►



HONDA PRELUDE

184 PS
5,2 l/100 km Verbrauch
315 Nm Drehmoment
ab 49.500 Euro



japanischer Koch seinen Thunfisch. Leicht und handlich dreht er sich in die Kurven und schnell und engagiert stürmt er wieder daraus hervor in der Hoffnung, dass sich das Spektakel gleich in der nächsten Serpentine wiederholt. Und zwar immer und immer wieder.

Dabei hilft ihm neben dem spontanen Punch der E-Maschine beim Anfahren auch das vergleichsweise geringe Gesamtgewicht von rund 1.500 Kilo, dem die Japaner Komfortextras wie die elektrische Heckklappe oder Servos im Sitz geopfert haben. Und der kurze Radstand ist beim Kurvenräubern natürlich auch kein Schaden. Aber den größten Beitrag leistet das S+ Shift für virtuelle Gangwechsel. Denn wo das bei Civic & Co an unseren Nerven sägt mit seinem Gummiband-Effekt, gibt es diesmal Wippen am Lenkrad und virtuelle Schaltstufen, die spürbare Drehzahlsprünge machen und das Sportlerherz mit Zwischengas und sanften Rucken beim Runterschalten hüpfen lassen.



▲ Hier versteckt sich der Schalter für das virtuelle S+-Getriebe, das so viel Spaß macht.



▲ Alltagstauglich: Prelude mit ordentlichem Kofferraum.

◀ Das Design ist vom Segelfliegen inspiriert.



Zwar hat niemand so viel Spaß im Prelude wie der Fahrer. Doch beweist Honda auch ein Herz für den Co-Piloten und zur Not sogar für den Nachwuchs. Denn selbst wenn bei 4,53 Metern Länge und 2,60 Metern Radstand nicht viel Platz bleibt, gibt's sogar eine Rückbank. Und einen mit 270 Litern für diese Klasse vergleichsweise großen Kofferraum hat der Prelude auch.

Dabei bräuchte den doch eher die japanische Konkurrenz. Denn wenn Honda so viel Sportsgeist beweist, können Mazda oder Nissan bei den Petrolheads erst mal einpacken.

▼ Der Antrieb stammt aus dem Civic. Im Herzen steht ein Zweiliter-Vierzylinder, der elektrisch unterstützt wird.



FAZIT
THOMAS GEIGER

Es ist lange her, dass ein Honda mal so viel Spaß gemacht hat. Und das ganz ohne übertriebene und vor allem teure Kraftmeierei, sondern einfach nur durch den Fokus auf die Fahrerfreude,

die passende Sitzposition und eine knackige Abstimmung.

Das macht den Prelude zu einem halbwegs erschwinglichen Breitensportler und zugleich zum Vorbild für die anderen Japaner.

Wäre schön, wenn dieses Vorspiel ein Nachspiel hätte und sich Nissan & Co davon zum Comeback des Z oder des RX8 inspirieren ließen.

URTEIL



★★★★★ = sehr gut, ★★★★★ = gut, ★★★★ = befriedigend, ★★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

FAHRBERICHT | Honda Prelude

*Honda traut sich was:**Mit dem Prelude feiert das sportliche Coupé seine Renaissance – und das als Vollhybridmodell.*

An der südfranzösischen Mittelmeerküste gehören Glamour und Extravaganz zum Alltag. Man schaut kaum noch hin, wenn es etwas Außergewöhnliches zu bestaunen gibt. Was sich zumindest bei der an Autos interessierten Gesellschaft ändern sollte, als der neue Honda Prelude seine ersten Runden an der Côte d'Azur dreht. Eine aufsehenerregende Rückkehr einer Ikone nach einem Vierteljahrhundert automobiler Pause.

Der Honda Prelude ist wieder auf dem Markt, in komplett neuer Form. Gut anzusehen. Vielleicht nicht schön im klassischen Wortsinn, aber durchaus attraktiv. Was in dieser Region gefragt ist. Zuvor war das japanische Sportcoupé von 1978 bis zum Jahr 2000 in fünf Generationen im Angebot.

Als eine der technischen Neuerungen im Prelude mit Vollhybrid-Antrieb fungiert der S+ Shift-Modus, der schnelle automatische Gangwechsel simuliert und das sportliche Fahrerlebnis intensivieren soll. Eine technische Innovation, die man nicht unbedingt benötigt und die doch Spaß bereitet. Ein schönes Spielzeug. Ein Privileg, das den neuen Prelude charakterisiert.

Die sechste Generation ist eine moderne Weiterentwicklung des Pioniergeists eines besonderen Modells. Kein Vernunft-Vehikel, mehr ein Spaßmacher.



DIE RÜCKKEHR EINER IKONE

Comeback nach 25 Jahren für den Honda Prelude

Bevor es losgeht mit der Testfahrt, ist körperliche Fitness beim Einsteigen gefragt. Der Prelude ist nun mal keine Komfortschaukel, sondern eher ein schneidendes Fluggerät auf Rädern. Was daran liegen mag, dass Honda auch Flugzeuge und Rasenmäher baut. Und doch überwiegen kurz nach dem Einsteigen die positiven Aspekte im vorderen Innenraum. Ein Display, das nicht zur Spielerei verführt. Alles ist dort angebracht, wo man es auch vermutet. Herkömmliche Druckknöpfe, keine Touch-Orgie. Die Sitze erinnern ein wenig an den Formel-1-Zirkus,

wobei der Fahrer- und der Beifahrersitz unterschiedlich konzipiert sind. Frei nach dem Motto, die Person hinter dem Steuer habe etwas Besonderes verdient.

Beim Gasgeben kommt Freude auf: sattes Drehmoment von 315 Nm. Die 135 kW/184 PS kommen schnell zur Geltung, die Beschleunigung von null auf 100 in 8,2 Sekunden stellt als Hybrid voll zufrieden. Unser Verbrauch liegt bei knapp neun Litern. Als Sparmodell ist der neue Prelude nicht konzipiert. Fahrwerk und Lenkung überzeugen wie auch die adaptiven Dämpfer an allen vier Rädern. Der Frontantrieb passt zu diesem Coupé, das auf der Fahrbahn zu kleben scheint. Die neuen Sensing-Fahrerassistenzfunktionen geben höchste Sicherheit, verspricht Honda. Und doch erschien es uns als zu gefährlich, das Fahrzeug auf den engen Serpentinen auf Herz und Nieren zu testen, neigt doch dieses sportlich ambitionierte Coupé durchaus zur Leichtfertigkeit.

Das Cockpit ist ähnlich wie in anderen Honda-Modellen gestaltet. Ein Display, das nicht zur Spielerei verführt. Alles ist dort angebracht, wo man es auch vermutet.



Wobei es Honda mit der Sicherheit ernst meint. Ein Hochleistungs-Prozessor erkennt Objekte früher und präziser denn je. Ein weiterer Schritt zum Erreichen der Marke von null Verkehrstoten bei Beteiligung von Honda-Fahrzeugen bis zum Jahr 2050, wie es sich das Unternehmen auf seine Fahnen geschrieben hat. Ein mehr als ehrgeiziges Ziel.

Der neue Prelude kommt im Frühjahr mit einem Einstiegspreis von 49.500 Euro auf den deutschen Markt.

Das durchgehende Leuchtenband am Heck erinnert an Porsche.

Jürgen Muhl ■





DER HYBRID-REBELL

Der neue Honda Prelude zeigt, dass ein Vollhybrid auch Herz, Charakter und Fahrspaß bieten kann – und eben nicht nur Effizienz.

Woran kann man festmachen, dass ein Hersteller authentische Sportwagen baut? Nicht an Prospekten, Leistungsdaten oder großen Versprechen, sondern an den Menschen hinter den Maschinen. An denen, deren Herzschlag im Takt eines Motors pulsiert.

Ko Yamamoto ist so einer. Ein charismatischer Mann, der seit über vier Jahrzehnten für Honda lebt und arbeitet. Als Ingenieur, als Test- sowie Rennfahrer und heute als technischer Berater. An einem Lederband um seinen Hals hängt ein kleiner Kolben mit einer Pleuelstange – schon weiß ich, dass ich hier richtig bin. Als er mir die Idee hinter dem neuen Honda Prelude erklärt, zündet etwas in seinem Blick – und plötzlich bin ich überzeugt, noch bevor ich überhaupt im Auto sitze: Dieses

DAS IST NEU

Motoren: Sportliches GT-Coupé mit einzigartigem Vollhybrid-Antrieb

Ausstattung: Die Vordersitze kommen in Leder und mit Sitzheizung

Größe: Im Vergleich zum Civic Type R bietet er weniger Alltagsnutzen



DER RIVALE

BMW 220i

Braver wirkendes Coupé, Heckantrieb, hybriddose, 184 Turbo-PS, 49.600 Euro.

Coupé muss mehr sein als nur ein weiteres Modell im Hybrid-Einheitsbrei.

Der erste Blick in den Innenraum bestätigt: Klassische Knöpfe, ein Display ohne Firlefanz, alles sitzt dort, wo die Hände es erwarten. Keine Touch-Orgie, die einen schon im Stand überfährt. Ich will fahren, nicht tippen – und der Prelude lässt mich. Nur ein Makel stört den Purismus: Die dauer-moralische Tempolimit-Warnung lässt sich nicht deaktivieren.

AUS DER ZEIT GEFALLEN – UND GENAU DESHALB RICHTIG

Also nichts wie raus aus der Stadt und hinein in das Serpentinenparadies der französischen Riviera. Der erste Tritt aufs Pedal – schon kommt Freude auf: sattes Drehmoment von 315 Newtonmetern, dieser Schub aus dem Nichts. Kein Vergleich zu einem konventionellen Sauger. Dabei klingen 184 PS und eine Beschleunigung von 8,2 Sekunden von null auf Tempo 100 völlig unspektakulär. Aber der neue Honda Prelude ist leichfüßig und dank seines kurzen Radstands ziemlich agil: Nur rund 1.500 kg wiegt das Coupé – und davon scheint in Kurven kaum etwas übrig zu bleiben. Das adaptive Fahrwerk, übernommen aus dem Civic Type R, verarbeitet Querkräfte mit stoischer Ruhe. Passend dazu kleben die Continental Premium Contact 6-Pneus fest auf der Straße. Das Zusammenspiel fühlt sich an, als wolle der Honda ständig weiter, schneller und tiefer in die Kurve. Untersteuern? Fehlanzeige. Ich ertappe mich sogar dabei, aufs spielerische Heck zu ►

FAHRBERICHT | Honda Prelude

warten – bis mir einfällt: Vorderradantrieb. Nur fühlt es sich nicht so an. Genauso wenig, als wäre hier ein virtuelles Getriebe am Werk. Per Knopfdruck lässt es sich sogar schalten. Acht Gänge – simuliert, aber verblüffend echt.

Und nicht nur Sound, sondern auch Zugkraftunterbrechung und Motorbremse – wobei diese beim Herunterschalten etwas zart zur Sache geht – schaffen eine enge Verbindung zwischen Fahrer und Maschine. So hat man am Ende das Gefühl, in einem gewöhnlichen Verbrenner zu sitzen.

Die Form des Autos, erklärt mir Yamamoto später, stamme aus dem Segelflug. Fließend. Aerodynamisch. Die Tagfahrlichter sollen die Flügel eines Seglers darstellen. Segeln, sagt Yamamoto, sei das Sinnbild für Effizienz – Vortrieb allein durch die Kraft der Natur. Auch mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,2 l/100 km (WLTP) passt dieses Bild gut zum Prelude. Und dass er sich lautlos bewegen lässt – wie ein Segler, der still seine Bahnen am Himmel zieht.

DER HONDA PRELUDE FOLGT AUF

DEN CIVIC TYPE R

Es bricht mein kleines Autoliebhaber-Herz, dass der Civic Type R eingestellt wird. An seine Stelle kommt nun ein Vollhybrid, der in seine Fußstapfen treten soll – doch beide könnten unterschiedlicher kaum sein.

329 Verbrenner-PS mit kernigem Sound stehen 184 PS aus einem elektrifizierten Antrieb gegenüber. Ein direkter Vergleich wäre ungerecht – trotzdem überzeugt der Prelude mit seiner ganz eigenen Art von Fahrspaß. Einziger Wermutstropfen: Die flache Dachlinie erlaubt nur Kindern Platz auf der Rückbank. **Jil Weber**

FAZIT

Die sechste Generation des Prelude ist ein Vollhybrid, der keiner sein will – spielerisch, leicht, emotional. Ein mutiges Konzept, das viel Fahrspaß liefert, besonders für jene, die Autofahren statt Menüs wischen wollen. **Die Schattenseite:** Sein Preis schiebt auf die Liga des Civic Type R, ohne deren Alltags-tauglichkeit zu bieten. Doch Herzen gewinnt man nicht mit Laderaum-Litern.



Fließende Linien und breite Konturen prägen das Heck des Honda Prelude.

TECHNISCHE DATEN

Honda Prelude

4-Zylinder, 4-Ventiler, 1.993 cm³, 105 kW / 143 PS bei 5.900/min, 186 Nm bei 4.500 /min; E-Motor 135 kW / 184 PS; 315 Nm; Vorderradantrieb; Konstantübersetzung; L/B/H 4.515 / 1.880 (2.076)* / 1.349 mm; Radstand 2.604 mm; Leergewicht/Zuladung 1.480 / 370 kg; Kofferraum: 264 – 760 l; 0-100 km/h in 8,2 s; 188 km/h; WLTP-Verbrauch 5,2 l / 100 km; CO₂-Ausstoß 117 g / km; Grundpreis 49.500 €

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln



Der Fahrersitz ist auf sportliches Fahren ausgelegt, während der Beifahrersitz mehr Komfort bietet.





Der Preis für den Honda Prelude startet bei 49.500 Euro. Die Auslieferungen des Sportcoupés starten im Frühjahr 2026.

WÜRDIGER NACHFOLGER EINER MARKENIKONE

Nach 25 Jahren Pause hat Honda sein Sportcoupé wiederbelebt. Das Ergebnis überzeugt auf der ganzen Linie: Der 2+2-Sitzer mit Vollhybridantrieb sieht nicht nur klasse aus, er ist in Bezug auf Agilität und Fahrkomfort auch perfekt ausbalanciert. Und doch wird der Prelude ein Exot bleiben.

Es ist immer ein schwieriger Spagat, eine Markenikone neu zu beleben und sie in eine moderne Designsprache zu überführen. Das gilt erst recht, wenn zwischen zwei Fahrzeuggenerationen, wie im Fall des Honda Prelude, gut 25 Jahre liegen. Honda hat diese Aufgabe mit Bravour gemeistert: Das Sportcoupé ist aus jedem Blickwinkel ein echter Hingucker, erst Recht in der knallig blauen Außenlackierung mit der klangvollen Bezeichnung Racing Blue Pearl. Auf einer Testfahrt an der französischen Mittelmeerküste sorgte der 2+2-Sitzer für jede

Menge anerkennende Blicke, sicher auch, weil zweitürige Sportcoupés inzwischen Seltenheitswert haben.

Voraussichtlich ab April 2026 wird das Modell auch auf den deutschen Straßen unterwegs sein, zu Preisen ab 49.500 Euro. Damit kostet der 2+2-Sitzer 9.000 Euro weniger als der zweite Honda-Sportler Civic Type R, der übrigens in Kürze in Europa nicht mehr verfügbar sein wird. ►

Das Heck erinnert mit seiner durchgängigen Lichtleiste an die Porsche-Modelle.



GEFAHREN | Honda Prelude

Auch wenn der formschöne Honda Prelude hierzulande kaum Wettbewerber hat und das Gesamtpackage des Sportcoupés durchweg stimmig ist, wird das Modell dennoch ein Exot auf den deutschen Straßen bleiben: Honda-Deutschland-Geschäftsführer Holger Obst rechnet hierzulande mit einem Absatz von 500 Prelude-Einheiten jährlich. Diese konservative Planung dürfte neben dem spitzen Segment, in dem das Modell antritt, auch daran liegen, dass der Prelude im japanischen Heimatmarkt sehr begehrte ist.

Verwunderlich ist das nicht: Der Prelude punktet nicht nur mit seinen ausgewogenen Proportionen und einem Design, das aus allen Blickwinkeln überzeugt. Auch technisch haben die Honda-Ingenieure einen wirklich tollen Job gemacht: Der Prelude ist ein waschechtes Sportcoupé, mit dem man dynamisch durch enge Kurven schlängeln kann, ohne je das Gefühl zu haben, dass das Fahrzeug auch nur an nähernd an seine Grenzen stößt. Dazu trägt neben der Fahrzeugkonstruktion selbst auch ein aktiver Fahrassistent bei, der bei Kurvenfahrten auf Lenkbewegungen mit einer dezenten Bremsunterstützung der inneren Räder reagiert und so für eine höhere Stabilität sorgt. Beim Fahrwerk haben die Ingenieure auf Bewährtes gesetzt: Die Technik stammt vom Civic Type R. Zum augeprägten Fahrspaß trägt im Prelude ein Bündel an Maßnahmen bei: angefangen beim niedrigen Fahrzeugschwerpunkt über die direkte Lenkung bis hin zu adaptiven Dämpfern, die Unebenheiten effektiv abfedern.

Anders als das Design des Prelude vermuten lassen könnte, hat Honda sich im Prelude nicht für einen PS-starken Benziner oder einen reinen Elektromotor entschieden, sondern für einen

Vollhybridantrieb: Er besteht aus einer Lithium-Ionen-Batterie mit 72 Zellen, zwei Elektromotoren und einem kultivierten 2,0-Liter-Atkinson-Benzinmotor mit Direkteinspritzung und einer maximalen Leistung von 135 kW/184 PS und 315 Nm Drehmoment.

S+ SHIFT FEIERT HONDA-PREMIERE

Wer Wert darauf legt, vom Stand aus in fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen, für den ist der neue Prelude nicht das richtige Modell – das Sportcoupé benötigt dafür 8,2 Sekunden. Wer aber auf der Autobahn oder auf der Landstraße zügig überholen will, ist mit dem Prelude durchaus gut bedient.

Und wer es schade findet, dass das Modell kein knackiges Sportwagen-Getriebe hat, sollte es nicht versäumen, den runden S+ Shift-Knopf in der Mittelkonsole zu drücken. Damit aktiviert man ein System, das im Prelude Premiere feiert. Es liefert nicht nur eine Soundkulisse, die gut zum Sportcoupé passt, sondern simuliert auch das Gefühl eines schnell schaltenden Achtgang-Getriebes. Sicher: Für echte Sportwagen-Aficionados, die über 180 PS Leistung nur schwach lächeln, dürfte das ein schwacher Trost sein, weil es letztlich doch



Einsteigen und Wohlfühlen: Das klappt im Honda Prelude. Das Raumgefühl ist für einen 2+2-Sitzer auf den vorderen Sitzen erstaunlich luftig. Dazu trägt vor allem das riesige Panoramaglasdach bei. Der Sitzkomfort ist ebenfalls überraschend hoch. Honda hat in den Prelude zwei unterschiedliche Sitze verbaut: Die Seitenwangen des Fahrersitzes sind etwas fester als die des Beifahrersitzes. Der bessere Seitenhalt bei Kurvenfahrten geht dabei nicht zu Lasten des Komforts. Das Cockpit ist fahrerorientiert und wirkt aufgeräumt. Honda verzichtet nicht auf klassische Drehschalter und Tasten. Als Infotainment-Zentrale fungiert ein 9 Zoll großer Touchscreen, der auf das Armaturenbrett aufgesetzt ist. Alle Funktionen sind dort sinnvoll angeordnet.



nur ein simuliertes Gefühl ist – doch klassische Sportwagen-Fahrer zählen auch nicht zur Kern-Zielgruppe, die Honda mit dem Prelude anspricht.

Als solche hat Honda vor allem Käufer um die 50 ausgemacht, deren Kinder bereits ausgewachsen sind und die ein Auto suchen, das Schönheit und Agilität vor Raumangebot stellt. Sor-

gen, dass der Fahrspaß zu Lasten der Bequemlichkeit geht, müssen sich die Fahrer nicht machen: Selbst nach längeren Strecken auf kurvigen Straßen hat man noch Lust, weiterzufahren. Freude bereitet auch der Blick auf den Bordcomputer: Nach der Testfahrt vermeldete dieser einen Verbrauch von 4,7 Litern.

Text und Fotos: Julia Mauritz – VCG

Für ein Sportcoupé ist der Laderaum mit 264 Litern großzügig. Wer mehr Platz braucht, kann die hintere Sitzreihe umklappen – dann wächst das Volumen auf 663 Liter.



Der neue Prelude ist gut 4,5 Meter lang, gut 1,3 Meter hoch und knapp 1,9 Meter breit. Der Radstand beträgt gut 2,6 Meter. Zu den auffälligsten Designmerkmalen zählen die niedrige Front und die stark abfallende Dachlinie.

SO EFFIZIENT KANN SPASS SEIN

Erste Fahreindrücke von Hondas emotionalem Sportcoupé Prelude

Nach 25 Jahren Abstinenz präsentiert Honda die sechste Generation des zweitürigen Sportcoupés Prelude. Ein erster Fahrtest in dem eleganten, sportlichen Japaner, der als Sports Performance Hybrid wieder für Furore sorgen soll. Mit seinem emotionalen Look gerät das knackig gezeichnete 4,53 Meter lange und nur 1,35 Meter flache Nippon-Coupé mit der lang abfallenden Dachlinie immer wieder zum Hingucker.

Im Inneren herrscht sportliches Wohlfühlambiente: Die Sportsitze knapp über dem Asphalt sind für Fahrer (mit mehr Seitenhalt) und Beifahrer (mit mehr Komfort) unterschiedlich gepolstert – allerdings nicht elektrisch verstellbar. Im Cockpit gefallen das Sportlenkrad mit blauen Nähten sowie die silbernen Paddels für die Rekuperation. Unter dem mittigen kleinen Touchscreen



Rückkehr nach 25 Jahren: Honda bringt nach langer Pause sein Sportcoupé Prelude nunmehr in der sechsten Generation als Vollhybrid an den Start.

und der Mittelkonsole finden sich zweckmäßige manuelle Drehrädchen und Regler für Klima und Sitzheizung. Darunter liegen der Kippschalter für die Fahrmodi Comfort, GT, Sport und Individual sowie der Knopf für den S+ Shift-Sportmodus. Ein Head-up-Display gibt's auch gegen Aufpreis nicht. Die Rückbank ist mangels Kopffreiheit

nur ein Notbehelf. Stauraum: 264 Liter, bei umgelegten Rücksitzen 760 Liter.

Mit dem Vollhybrid-Antrieb, einem 184 PS starken Elektromotor plus Generator, der von einem 142 PS-Vierzylinder gespeist wird, sprintet der Prelude in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und macht 188 km/h in der Spitze. Er

schaltet nahtlos zwischen Elektro-, Hybrid- und Verbrennermodus um. Normverbrauch: rund 5,2 Liter. Dank der direkten Lenkung und des strammen Fahrwerks aus dem Civic Type R fährt der Prelude auf kurvigen Landstraßen wie auf Schienen und hat zudem ausreichend Leistung für Zwischenspuren auf der Autobahn.

Aktiviert man den Zauberknopf, wird der 1.500 Kilogramm leichte Prelude im S+ Shift-Sportmodus dank des Punches des E-Antriebs kurzzeitig zur Sprint-Rakete. Dazu ertönt ein markanter Motorsound, S+ Shift simuliert geräuschvoll ein virtuelles 8-Gang-Getriebe mit Gangwechseln und Zwischengas. Ab Frühjahr 2026 ist der Honda ab 49.500 Euro zu haben – ein gelungener Kompromiss aus Effizienz und Spaßmobil in emotionalem Look.

Uwe Fajga ■

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

Der neue Prelude zeigt, dass schnittige Autos in Mode bleiben.

Es ist tatsächlich schon eine ziemliche Weile her, dass interessierte Kunden bei Honda mit einem reinrassigen Sportcoupé bedient werden konnten. Die Amerikaner hatten Glück, bei ihnen stand der Prelude noch bis 2002

in den Schauräumen. In Deutschland war damit bereits Ende 2000 Schluss. Was nach einem finalen Abschied aussah, hat nun aber ein Revival erlebt. Und der Volksmund sagt: Was lange währt, wird endlich gut. Auch beim Prelude?

Honda
hat nicht vergessen,
wie man Sportcoupés
baut.



Wer im neuen Modell einen röhrenden, reinen Verbrenner erwartet hat, mag jetzt enttäuscht sein. Doch auch Honda muss sich den Emissionsvorgaben beugen und verpasst nun auch dem Coupé einen Hybridantrieb.

Viel zu tun war dafür nicht, der Griff ins Konzern-Regal genügte. Was als e:HEV im Civic werkelt, taugt auch für den Prelude. Und so gibt der bekannte Zweiliter-Saugbenziner in Kooperation mit der E-Komponente sein Bestes, erzeugt eine Systemleistung von 184 PS bei einem Drehmoment von 315 Nm. Angetrieben werden die Vorderräder. In gut acht Sekunden ist Tempo 100 erreicht, in der Spitze bleibt der Prelude mit 188 km/h aber zahm.

Auch der Prelude hat als serieller Hybrid kein echtes Getriebe, schlichte Drucktasten dienen zur Wahl des Fahrmodus. Allerdings lassen sich die Fahrmodi Comfort, GT und Sport anwählen und greifen in die Fahrwerksabstimmung und die Motorcharakteristik ein. Im Sportmodus simuliert das System sogar spürbare Schaltvorgänge – mit Zwischengas beim Runterschalten.

Angelegt ist das Coupé als 2+2-Sitzer – wobei es vorn sehr komfortabel, in Reihe zwei aber erwartbar eng zugeht. Der Kofferraum lässt sich mit 264 Litern nicht lumpen und durch Umklappen der geteilten Rückenlehne erweitern. Der Prelude rollt in einer einzigen Ausstattung an und kostet 49.500 Euro.

RW0 ■



AUFTAKT FÜR DEN NEUEN PRELUDE

Sportcoupé von Honda geht nach 25 Jahren wieder an den Start

Für den japanischen Konzern Honda, dessen Deutschland-Aktivitäten von Frankfurt aus gesteuert werden, gehört Vielseitigkeit zum Geschäft.

Denn Honda baut nicht nur Autos und Motorräder, sondern zum Beispiel auch Rasenmäher, Schneefräsen, Außenmotoren für Boote und Wasserpumpen. Dass die Japaner insbesondere von Entwicklung und Bau attraktiver Autos etwas verstehen (die Honda Motor Company wurde 1948 gegründet), zeigt der neue Honda Prelude.

Die sechste Prelude-Generation

Kommt auf den Markt

Das Sportcoupé kommt demnächst als sechste Prelude-Generation für knapp unter 50.000 Euro auf den Markt und wartet mit einem von zwei Elektromotoren unterstützten 2,0-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor auf. Zur Verfügung stehen unter dem Strich 184 PS und 315 Newtonmeter maximales Drehmoment. Der Durchschnittsverbrauch wird mit 5,2 Litern Sprit (CO₂: 117 g/km) angegeben.

Rein elektrisches Fahren ist mit dem Hybrid-Fahrzeug, das nicht extern per Kabel geladen werden kann, über kurze Strecken

möglich, sofern man Disziplin zeigt. Aber den Benziner zu Wort kommen zu lassen und das kompakte Sportcoupé temperamentvoll zu bewegen, lässt nun einmal mehr Spaß aufkommen. Und Spaß darf Autofahren ja immer noch machen, zumindest manchmal, wenn die Verbrauchswerte nicht zu hoch sind.

Der neue Prelude ist 4,52 Meter lang und rund 1.500 Kilogramm leicht, was sich auch dank des kurzen Radstands von 2,60 Metern positiv auf die Fahrdynamik auswirkt. Die Höchstgeschwindigkeit des Fronttriebels beträgt knapp 190 km/h.

Kann man von einem Sportcoupé, das vier Fahrmodi mit ausbalancierter Fahrwerkstechnik aus Handling und Komfort bietet, eigentlich auch Nutzwert erwarten?

Bedingt, denn der Kofferraum ist mit 264 Litern Volumen nicht zu klein geraten. Aber auf den Rücksitzen des Japan-Zweitürers geht es sehr eng zu. Da macht es als Erwachsener überhaupt keine Freude, sich hineinzuzwängen.

Aber alles in allem darf der neue Prelude als gelungenes Auto angesehen werden, das dank Optik, technischer Ausstattung und den Assistenzsystemen zu gefallen vermag. Hermann Motsch-Klein ■

volksfreund 27.09.2025

DER NEUE PRELUDE MIT „WOW-EFFEKT“

Der Name ist Programm: „Prelude“ bedeutet auf deutsch so viel wie Vorspiel, Aufakt. Dieses Sportcoupé brachte Honda im Jahr 1978 erstmals unter diesem Namen auf den Markt. Und zwar auf Basis des Accord. Jetzt, fast ein Vierteljahrhundert nach dem Modellende, holt der japanische Autobauer dieses wunderschön geschnittene Fahrzeug wieder nach Europa zurück. In der sechsten Generation. Ein Design mit „Wow-Effekt“. Ein Auto, auf den ersten Blick, den wir bereits erhaschen durften, zum Verlieben.

Ab dem Frühjahr 2026 wird er als Vollhybrid sein Comeback feiern. Eine Motoren-Technologie, die der Autobauer angesichts der Entwicklung der Kundenwünsche auf dem Markt fest ins Visier genommen hat.

Eine technische Besonderheit: Obwohl der teilelektrifizierte Prelude über kein mechanisches Getriebe verfügt, werden dennoch ähnlich schnelle Gangwechsel wie bei einem Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe simuliert. Dieser spezielle Modus wird aktiviert, indem der Fahrer auf die S+ Shift-Taste auf der Mittelkonsole drückt. Anschließend kann er über die

Paddles hinter dem Lenkrad nach Gusto schalten.

Allerdings soll sich das wiedererweckte Sportcoupé nicht nur sehr sportlich, auch entspannt wie ein klassisches Automatikauto cruisen lassen. Serienmäßige adaptive Dämpfer sowie verschiedene Fahrprogramme sollen für individuelles Fahrvergnügen sorgen. Der schnittige Japaner hat vorn genug Bewegungsfreiheit, ist aber im Fond ein typischer 2+2-Sitzer mit den bekannten Einschränkungen. Mit weiteren Details zu der Rückkehr seines Schönlings halten sich die Japaner noch zurück. Ebenso wie bei der Preisgestaltung. Aber schön, dass die Karosserieform des Coupés neben den vielen SUV wieder einmal eine Bereicherung erfährt.

Jürgen C. Braun ■



EINE IKONE KEHRT ZURÜCK, SCHICK UND HYBRID

Auch bei Honda rollt die Retro-Welle, und der Hersteller nimmt den Faden des Sportcoupés Prelude wieder auf. Übersetzt in die Neuzeit, vor allem in Japan, heißt das aber (noch) nicht vollelektrisch, sondern hybrid.



Der Honda Prelude kommt im Frühjahr 2026 zurück nach Europa: Die Neuauflage des legendären Sportcoupés will ein ausdrucksstarkes Design mit einem fortschrittlichen Hybridantrieb und dem Honda S+ Shift-System verbinden und auch in Sachen Fahrvergnügen an der Modell-Tradtion anknüpfen. Nach 25 Jahren Unterbrechung nimmt die sechste Generation Prelude stilistisch den Faden wieder auf: Von der „Eleganz von Segelflugzeugen inspiriertem Design“ spricht der Hersteller. Verantwortlich dafür zeichnet der 1,88 Meter breite und mit 1,34 Meter sehr flache Stand des mit 4,53 Meter noch recht kompakten Fahrzeugs auf der Straße, ergänzt durch die Fahrwerkstechnik aus dem Civic Type R, adaptive Dämpfer und die neueste Version des Handling-Assistent AHA (Agile Handling Assist). Stilistiken eines Segelflugzeugs will auch das Interieur aufnehmen, insbesondere bei der Gestaltung des Cockpits. Die Gestalter wollten Komfort und

Funktionalität mit hochwertigen Materialien verbinden. Dazu kommen die Sensing-Technologien, die ein hohes Niveau an Sicherheit und Fahrerassistenz liefern.

„Seit der Vorstellung des Konzeptmodells im Oktober 2023 wurde die Rückkehr des Honda Prelude von Automobilfans auf der ganzen Welt mit Spannung erwartet. Der Name Prelude steht seit jeher für fortschrittliche und innovative Technik – und die neueste Modellgeneration ist keine Ausnahme. Mit seinem eleganten Design, dem innovativen Honda S+ Shift und dem hochmodernen Vollhybridantrieb werden Fahrer und Passagiere gar nicht mehr aus dem Prelude aussteigen wollen“, verspricht Hans de Jaeger, Senior Vice President, Honda Motor Europe.

Technologisches Highlight bei dem Hybriden ist sicherlich das S+ Shift-System. Dabei handelt es sich um ein virtuelles Achtgang-Getriebe, das eine intensive Verbindung zwischen dem Fahrer

und dem Fahrzeug fördern soll. Es simuliert den Klang und das Gefühl eines schnell ansprechenden Automatikgetriebes, obwohl der e:HEV Antrieb des Prelude eben nicht über ein konventionelles Mehrganggetriebe oder ein stufenloses CVT-Automatikgetriebe verfügt. Das System soll dazu beitragen, den Fahrer noch direkter einzubinden und das Fahrvergnügen auf ein neues, von Hybriden nicht unbedingt gekanntes Niveau zu heben.

SCHALTEINGRIFT PER SCHALTWIPPE

Die Steuerung kann kurzzeitig auch über die Schaltwippen am Lenkrad erfolgen, die normalerweise zur Einstellung des Reklupationsgrads der regenerativen Bremsen verwendet werden. Bei aktiviertem System ändert sich die Grafik der digitalen Instrumenteneinheit und zeigt einen großen Drehzahlmesser mit Ganganzeige an. Einmal aktiv, schaltet das System beim Beschleunigen wie bei einem Schaltgetriebe durch die

Gänge hoch. Beim Verzögern wird mit Zwischengas zur Drehzahlanpassung heruntergeschaltet, und die Fahrer erleben auch den natürlichen Effekt der Motorbremse. Vielleicht erlebt man hier auch einmal die Zukunft vollelektrischer Modelle, ähnlich praktiziert es ja auch Hyundai beim Ioniq 5N, der die Illusion eines echten Getriebes aus der Verbrennerzeit moduliert.

FORTSCHRITTLLICHER HYBRID-ANTRIEBSSTRANG

Kaum später als die Landsleute von Toyota fingen auch die Hondaer mit Hybriden an und verweisen auf mittlerweile 25 Jahre Erfahrung mit dem Doppelantrieb. Der sogenannte e:HEV Vollhybridantrieb kombiniert dafür einen 2,0-Liter-Atkinson-Benzinmotor mit zwei leichten und leistungsstarken Elektromotoren zu 135 kW, versorgt aus einer Lithium-Ionen-Batterie. Er soll sich bei einer Maximalleistung von 135 kW/184 PS durch eine direkte Leistungsentfaltung, eine hohe Effizienz und eine hervorragende Laufkultur auszeichnen und erfüllt die neueste Euro6e bis-Norm. Formal geht es in flotten 8,2 Sekunden auf 100 km/h. Mit dem Fahrmodus-Schalter lässt sich nahtlos zwischen vier Optionen wechseln, um das Ansprechverhalten des Hybirdantriebs, das Fahrwerk und das Lenkgefühl an die Bedürfnisse des Fahrers anzupassen. Zur Wahl stehen die vier Modi „Comfort“ (sofere Abstimmung, leichtere Lenkung, leiserer Sound), „GT“ (Alltagsmodus mit ausgewogener Abstimmung von Gas und Dämpfern), „Sport“ (mit schärferer Gasannahme, verstieften Dämpfern und kraftvollrem Motorsound und direkterer Lenkung) und „Individual“ (eigene Justage der Parameter).

AUTOMATISCH IM EFFIZIENTESTEN MODUS

Zum Einsatz kommt die neueste Version des sogenannten Honda i-MMD-Systems (intelligent Multi

Mode Drive). Dabei befinden sich Antriebsmotor und Generator auf derselben Achse, was für ein kompaktes Design sorgt. Das System liefert ein eindrucksvolles Drehmoment von 315 Nm. Das System bietet drei verschiedene Modi: einen rein elektrischen EV-Fahrmodus mit Batterieantrieb, einen Hybridmodus, bei dem der Generator den Antriebsmotor direkt versorgt, und den Motorantrieb, bei dem der Verbrennungsmotor über eine Überbrückungskupplung direkt mit den Rädern verbunden ist. Für jede Fahrsituation soll das System automatisch den effizientesten Fahrmodus auswählen. Darüber hinaus verfügt der Prelude wie ein reiner Stromer über eine regenerative Bremsfunktion in sieben Stufen, die über die Schaltwippen am Lenkrad einstellbar sind, sogar bis hin zum Eipedalfahrbetrieb. Es gibt sogar eine Premiere für Honda, in Form des „Segel“-Modus, bei dem der Elektromotor elektrisch entkoppelt, sodass das Fahrzeug bei Loslassen des Gaspedals mit eigener Schwungkraft gleitet. Entsprechend soll der Kraftstoffverbrauch sinken, Temporegelung nur mit dem Bremspedal wird so möglich. Da genügt dann auch ein 40-Liter-Tank, zumal das Höchsttempo bei 188 km/h ein vernünftiges Limit setzt.

AGILES HANDLING, HOHER KOMFORT UND ALLTAGSTAUGLICHKEIT

Fahrwerk, Lenkung und Aufhängung der Neuauflage sollen insofern ein hohes Maß an Leistung, Dynamik und Rückmeldung sicherstellen, zu dem auch das schlanke Gewicht unter 1,5 Tonnen beiträgt. Voll ausgeladen sind es nicht mehr als 1,85 Tonnen. Das neue Modell nutzt die Fahrwerkstechnik des kaum weniger legendären Civic Type R, die für eine gute Balance aus agilem Handling und hohem Komfort steht. Zum Einsatz kommen eine Doppelachsen-Federbein-Aufhängung

vorn, eine Mehrlenker-Hinterachse, adaptive Dämpfer und die neueste Generation des Handling-Assistent AHA (Agile Handling Assist), ein weiterentwickeltes elektronisches Stabilitätssystem, das für mehr Kurvenstabilität und Sicherheit durch dezenten Bremseingriff an den kurveninneren Rädern sorgen soll. Dazu gesellt sich ein maßgeschneidertes Brembo-Bremssystem mit einer elektrischen Servounterstützung, das für eine hohe Bremsleistung und ein feines Pedalgefühl sorgt, in eigens gestalteten 19-Zoll-Alufelgen mit speziellen Conti PremiumContact 6-Pneus.

HOCHWERTIGES INTERIEUR UND SITZE

Die Innenraumgestaltung will dem Fahrer daran anknüpfend ein Gefühl von Kontrolle geben und zudem gute Sicht bieten. Gewohnt hochwertige Materialien und ein übersichtliches Layout sollen ein qualitätsvolles Ambiente schaffen. Zwei zweifarbig Materialausführungen stehen zur Wahl, entweder in Weiß-Blau oder Schwarz-Blau gehalten. Clou sind die unterschiedlich gestalteten hochwertigen und komfortablen Sitze, für den Fahrer mit mehr Seitenhalt

als für den Beifahrer, der wiederum weichere und etwas niedrigere Seitenpolster bekommt für leichteren Zustieg. In Sachen Praktikabilität muss der Prelude aber auch nicht passen, denn er bietet vier Passagieren gut Platz, die Vordersitze gleiten leicht nach vorn wie die Lehnen nach vorn klappen. Hinten gibt es eine große Heckklappe und dahinter zwar nur 264 Liter, umgeklappt aber immerhin 663 Liter Volumen und ordentlich Ladelänge.

BOSE-SOUND AN BORD

Das anpassbare 10,2-Zoll-Fahrerdisplay zeigt hübsche Prelude Grafiken und Farbdesigns, die auf den jeweiligen Fahrmodus zugeschnitten sind. Ein 9-Zoll-Touchscreen bietet Zugang zum Infotain-

mentsystem mit neuesten Konnektivitäts-Features und Smartphone-Einbindung über kabelloses Apple CarPlay und Android Auto. Das Premium-Audiosystem mit acht Lautsprechern wurde gemeinsam mit Bose entwickelt, was für sich schon hohe Klangqualität verspricht. Der neue Prelude kommt in vier Außenfarben, darunter das neue Moonlit White Pearl sowie Meteoroid Grey Metallic, Crystal Black Pearl und Racing Blue Pearl.

In Sachen passiver Sicherheit darf man hohes Niveau erwarten: Der Prelude verfügt neben hoher struktureller Festigkeit und speziellen 360-Grad-Kollisionsschutz und Fußgängerschutzserienmäßig über zehn Airbags, darunter Knieairbags für beide Vordersitze, um das Verletzungsrisiko der Insassen bei Frontalzusammenstößen zu verringern, sowie Seitenairbags für die Rücksitze. An Bord sind zudem die neuesten Honda SENSING Sicherheitssysteme wie Frontkollisionswarnung, ein Ausparkassistent hinten (Cross Traffic Monitor), ein Stauassistent (Traffic Jam Assist), eine Verkehrszeichenerkennung (Traffic Sign Recognition) und ein Toter-Winkel-Assistent (Blind Spot Information). Beim neuen Prelude wurde das Kollisionswarnsystem CMBS (Collision Mitigation Braking System) mit aktivem Bremseingriff um eine automatische Aktivierung der Bremslichter bei einem Frontal- oder Seitenaufprall erweitert, um die nachfolgenden Fahrer vor potenziellen Gefahren zu warnen und so das Risiko weiterer Zusammenstöße zu verringern.

AKTIVE UND PASSIVE SICHERHEIT

Darüber hinaus wurden die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC (Adaptive Cruise Control), der Spurhalteassistent RDM (Road Departure Mitigation) und der aktive Spurhalteassistent LKAS (Lane Keeping Assist System) neu kalibriert, um dem dynamischeren Fahrstil eines Sportcoupés Rechnung zu tragen. Durch die proaktive Lenkung, Beschleunigung und den Bremsassistenten passen sie sich dem Fahrstil des Fahrers an und sollen so für ein natürlicheres und ansprechendes Erlebnis sorgen, das sich weniger aufdringlich anfühlt als andere ähnliche Systeme, so zumindest das Versprechen. Im Endeffekt soll sich ein ruhigeres und komfortableres Fahrverhalten ergeben, nicht weniger als ein „segelflugartiges Fahrgefühl“ will man darstellen. Die Segel setzen kann man im neuen Prelude für 49.500 Euro. Johannes Reichel ■





HONDA BRINGT DEN PRELUDE ZURÜCK

Neuaufage mit Hybridantrieb – als Sportcoupé mit Doppelherz

Honda will dem vor allem für seine Effizienz beliebten Hybridantrieb mehr emotionale Anziehungskraft verleihen. Die Japaner verpacken ihn dafür in eine schnittige Hülle und lassen ihn klingen wie einen handgeschalteten Benzinmotor. Das so gebaute Sportcoupé heißt Prelude und startet im Frühjahr 2026.

Auf Modellbezeichnungen mit Tradition zurückzugreifen, liegt im Autogeschäft schon etwas länger im Trend. Anders als viele Konkurrenten klebt Honda die Namensplakette jedoch nicht einfach ans Heck eines beliebigen SUVs, sondern bleibt dem gleichen Segment

treu wie schon beim Vorgänger. Als 2001 der bislang letzte Prelude-Neuwagen in Deutschland verkauft wurde, handelte es sich ebenfalls um einen sportlich geschnittenen 2+2-Sitzer mit zwei Türen und fließender Dachlinie.

Die Neuaufage fällt mit 4,35 Metern eine halbe Handbreit kürzer aus, was vor allem an der für Erwachsene mittlerweile nahezu unbrauchbaren Rücksitzbank zu spüren ist. Vorn geht es dafür für einen Sportwagen relativ luftig zu, selbst größere Europäer finden bequem Platz. Und auch der Kofferraum unter der großen Klappe passt, reicht locker für das Gepäck beim Kurzurlaub zu zweit oder dank umklappbarer Rücksitzlehnen für den Wocheneinkauf.

Ambiente und Bedienkonzept im Cockpit fallen dabei relativ klassisch aus: Der Touchscreen bleibt klein, vieles wird immer noch über physische Knöpfe und Rädchen bedient, die sich wertig anfassen und mit befriedigendem Klickern bewegen.

SPORTWAGEN UNTERHALB DER LUXUSLIGA SIND SELTEN

In einer Zeit, in der Sportwagen unterhalb der absoluten Luxusliga eine Seltenheit sind, fällt der Prelude automatisch auf. Sein wahres Alleinstellungsmerkmal ist jedoch der Antrieb. Honda nutzt auch dort den in seinen anderen europäischen Modellen verfügbaren seriellen Hybrid, der sich von der bekannteren Toyota- und Renault-Variante deutlich unterscheidet. Der Antrieb erfolgt die allermeiste Zeit über den 300 Nm starken E-Motor, der Verbrenner dient in der Regel nur als Stromgenerator, wirkt lediglich bei Autobahntempo direkt auf die Räder ein.

Eine externe Lademöglichkeit ist nicht vorhanden. Das System fährt sich also ähnlich wie ein E-Auto, verbraucht aber die meiste Zeit Sprit, um den E-Motor versorgen zu können, der ansonsten nur über die Rekuperation während des Bremsens und Bergabfahrens Energie erhält. Das ist aus diversen Gründen zumindest

im Stadtverkehr und in der Theorie sparsamer als die Nutzung eines Verbrenner-Direktantriebs.

KLINGT WIE KERNIGER VERBRENNER

Im Prelude arbeitet der Hybrid grundsätzlich genauso, Honda schmückt seine Tätigkeit aber akustisch wirkungsvoll aus, so dass das Coupé klingt und sich auch so anfühlt, als wäre ein kerniger Verbrenner mit sequentiellem Schaltgetriebe an Bord.

Während weiterhin ausschließlich der E-Motor für Vortrieb sorgt, führt der Verbrenner beim Beschleunigen und Abbremsen ein Sound-Spielchen auf, lässt die Drehzahl beim Hochschalten hörbar absacken und beim Runterschalten wie bei einem Zwischen-gasstoß aufjubeln. Gleichzeitig nimmt die E-Motorsteuerung kurz das Gas weg, so dass es zu kleinen Zugkraftunterbrechungen kommt, die sich wie Schaltruckeln anfühlen. Alternativ kann der Fahrer auch selbst per Schaltpaddel die simulierten Gangwechsel einleiten. ►

Das Cockpit des neuen Honda Prelude ist klassisch eingerichtet.



AKUSTISCHE CHARADE FUNKTIONIERT

In der Praxis funktioniert die akustische Charade ausgezeichnet. Der sonst akustisch eher dröge Hybrid wirkt lebhaft und dynamisch, vor allem im Sportmodus, der den Effekt noch einmal deutlich stärker akzentuiert als die Standardeinstellung. Das Ganze wirkt organischer und authentischer, als man es erwarten sollte, wohl auch, weil der Sound nicht wie etwa bei reinen E-Autos komplett synthetisch ist, sondern immer von einem echten mechanischen Verbrenner erzeugt wird.

Zudem ist das System so clever gesteuert, dass es sich immer realistisch der aktuellen Fahrsituation anpasst – hier wirkt nichts abgespult oder programmiert. Wem das trotzdem zu viel wird, der schaltet den S+ einfach per Knopfdruck aus – und fährt im gewohnten Hybridmodus, wie man ihn von Civic und Co. kennt.

SEIN REVIER: VOR ALLEM DIE KURVIGEN LANDSTRASSEN

Dass die Gesamtleistung nominell nur 184 PS beträgt, spielt beim Fahrspaß auf gewundenen Landstraßen kaum eine Rolle. Der kräftige Antritt und das im weiten Band nutzbare Drehmoment lassen den Prelude kraftvoll und agil wirken, bevor ihm auf der Autobahn ein wenig die Puste ausgeht. Seine 188 km/h Höchstgeschwindigkeit sind für einen Sportwagen nicht eben viel, die Null-auf-hundert-Werte fallen ebenfalls eher mau aus. Sein Revier sind vor allem die kurvigen Landstraßen, auf

denen ihm das aufwändige Fahrwerk hohe Agilität verleiht.

Die Komponenten stammen vom Honda Civic Type R, der bereits bewiesen hat, dass sich auch frontgetriebene Performance-Autos dynamisch bewegen können. Auch die direkte Lenkung und die sehr knackigen Bremsen passen sich dabei gut ein. Dass letztere zwischen Rekuperation und mechanischer Verzögerung oszillieren müssen, ist ihnen anders als bei vielen anderen Hybrid- oder E-Autos nicht anzumerken. Und weil die Dämpfer adaptiv sind und sie sich wie auch die anderen Fahrwerkskomponenten manuell anpassen lassen, sind auch entspannte lange Touren möglich.

KEIN BRACHIALER SPORTWAGEN

Ein brachialer Sportwagen ist der über die Vorderräder angetriebene Prelude selbst im schärfsten Modus nicht. Aber das Coupé schafft die Verbindung von hohem Fahrspaß, der auch noch passend akustisch untermauert ist, Langstreckenkomfort und Effizienz. Rund 5 Liter gibt der Hersteller für 100 Kilometer an, ein Wert, der nach den Erfahrungen mit den anderen Hybriden der Japaner bei zurückhaltender Fahrweise nicht ganz unrealistisch sein dürfte. Der gute Verbrauchswert nimmt auch dem Basispreis von 49.500 Euro ein wenig die Wucht.

Eine ähnliche Rolle spielen die gute Ausstattung und der Umstand, dass es in dieser Klasse keine deutlich billigere Alternative gibt.

Holger Holzer ■

Mit der S+-Taste

lässt sich die Schaltungs-Simulation starten.



TRICK AUS DER SIMULATIONSKISTE

Schalten durch Gänge, die es gar nicht gibt. Der überwiegend mit E-Motor angetriebene Prelude fühlt sich bei der Fahrt wie ein Benziner an.

Mögen die (Vor-)Spiele beginnen – der Honda Prelude (übersetzt Vorspiel oder Auftakt) ist wieder da. Nach 23 – in Deutschland sogar 25 – Jahren Pause bringt der japanische Hersteller eines seiner berühmtesten Modelle zurück auf die Straße.

Viele Konkurrenten besinnen sich zwar auch auf ihre Geschichte und kleben legendäre Modellnamen an ein SUV-Heck, weil mit diesem Fahrzeugsegment die meisten Verkäufe generiert werden können – man denke nur an ein bestimmtes amerikanisches Wildpferd, das statt für ein Muscle-Car jetzt für ein Sports Utility Vehicle steht. Der Honda Prelude aber ist auch in der Neuinterpretation das, was auch der gleichnamige Klassiker war: ein Sportcoupé.

Kaum kursierten die ersten Gerüchte über die Spezifikationen des neuen Prelude, war in den sozialen Netzwerken die Aufregung groß: 135 kW/184 PS – das ist weniger Leistung als sämtliche Varianten der vorherigen Modellgeneration (1997 – 2002) mit Ausnahme der Einstiegsversion zur Verfügung stellten.

Doch Ko Yamamoto, langjähriger technischer Berater für Honda stellt klar, dass man kein aussagekräftiges Gesamtbild erhalten, wenn man nur die PS-Zahlen von damals und heute vergleiche. Während der Prelude der fünften Generation ein lupenreiner Benziner war, kommt in der aktuellen Ausführung des Sportcoupés die Honda-Antriebstechnik e:HEV zum Einsatz: Im Prelude wirken drei Aggregate, zwei elektrische und ein Verbrenner. Ein E-Motor dient als Generator und liefert die Energie des Verbrenners an den elektrischen Antriebsmotor. Das wiederum ist – und nicht die PS-Zahl – entscheidend für die Beschleunigung. Die Leistung, relevant für die Höchstgeschwindigkeit, ist zwar in der Spur geringer, wird dafür aber über einen größeren Drehzahlbereich in maximaler Ausprägung zur Verfügung gestellt.

Die e:HEV-Technik ist bewährt – und doch ganz neu. Denn die Ingenieure kombinieren das System mit einem weiteren, S+ Shift genannt. Dieses suggeriert der Person am Steuer, die ja eigentlich den größten Teil der Zeit ein Auto mit Elektro-Antrieb und daher mit nur einem Gang fährt, in ei-



nem Fahrzeug mit Achtgang-Getriebe zu sitzen. Yamamoto lobt diesen Simulationskick mit einem Satz, wie man ihn bei einem Technik-Vortrag bei einer Fahrzeugpräsentation eher selten hört: „Wie geil ist das denn?“

ZWISCHENGAS-GERÄUSCHE PERFEKTIONIEREN DIE ILLUSION

Trotz dieser Vorschusslorbeeren beginnt die Ausfahrt mit dem Prelude mit einigen Vorbehalten. Die aber verschwinden, wenn der S+ Shift-Modus aktiviert wird: Tatsächlich fühlt es sich an, als würde sich das Fahrzeug durch die Gänge nach oben schalten. Durch Gänge, die es in Wirklichkeit gar nicht gibt. Ein Blick hinter die Kulissen entzaubert diesen Erste-Klasse-Trick allerdings: „Das System unterbricht kurz die Beschleunigung und reduziert die Motordrehzahl, um das Gefühl eines Hochschaltens zu erzeugen“, heißt es in einer technischen Beschreibung. In die andere Richtung, beim „Herunterschalten“, ist der Effekt noch beeindruckender. Der Motor erhöht hier kurz die Drehzahl, um eine Zwischengas-Situation zu simulieren. Der Eindruck des Fahrers, in einem Sportwagen mit Schaltgetriebe zu sitzen, wird durch – natürlich ebenfalls künstliche – Zwischengas-Geräusche verstärkt.

Eine weitere wichtige Komponente für ein Sport-Coupé ist das Fahrwerk. Auch hier ließen die Honda-Ingenieure nichts anbrennen. Sie nutzten die gleiche Technik wie im in dieser Hinsicht hochgelobten Type R – und das zahlt sich aus. Der Prelude (ab Frühjahr 2026 für mindestens 49.500 Euro) sorgt bei seinem Comeback für ungezügelte Freude am Fahren (auch wenn dieser Slogan eigentlich einem anderen Hersteller vorbehalten ist). Ken Chowanetz ■

DIE RÜCKKEHR EINER LEGENDE:

HONDA PRELUDE FEIERT SEIN REVIVAL

Das Kult-Sportcoupé ist wieder da! Erfahre, wie Honda den Klassiker neu interpretiert hat, um ihn für die moderne Ära der Mobilität zu rüsten – und wie sich der neue Prelude auf der Straße schlägt.



Er ist wieder da. Von 1978 bis 2000 gab es den Honda Prelude in fünf Generationen. Nach über 25 Jahren Pause bringt Honda den Prelude zurück. Wieder als Sportcoupé.

SPORTCUPÉ MIT HYBRID-ANTRIEB

Technisch in die neue Zeit gehoben, übernimmt ein Hybrid-Antrieb,

das Prinzip der zwei Motoren, das Vorankommen. Unter der Haube arbeitet ein e:HEV-Vollhybrid, bestehend aus einem 2,0-l-Benzinmotor mit Direkteinspritzung sowie einem Elektro-Motor – in Summe stehen 184 PS (135 kW) zur Verfügung. Der Verbrenner dient als Generator für den Elektromotor, der seine Kraft an die Räder bringt. Die Rekuperation ist weit gespreizt, reicht bis hin zum Ein-Pedal-Betrieb.

HONDA ZIEHT VERGLEICH ZUM SEGELFLUG

Honda, zu Land, zu Wasser und in der Luft unterwegs, sieht den Prelude wie schon die Vorgänger als Technologieträger. Ko Yamamoto, Technical Advisor, zieht bei der europäischen Fahrvorstellung in Nizza einen Vergleich zum Segelflug. „Das Segelflugzeug kommt ohne eigenen Antrieb aus,

ist sehr effizient. Man hat die Natur auf seiner Seite, kann gleiten, aber auch kunstvolle Figuren in die Luft zaubern.“

Ganz so wie der Prelude, er kann gleiten und segeln wie ein klassischer Gran Turismo, beherrscht aber auch die sportliche Gangart. Und damit der Fahrer davon etwas mitbekommt, debütiert im Prelude das Honda S+ Shift, das die Gangwechsel eines Achtgang-Schaltgetriebes in Klang und Gefühl simuliert. Wer mit dem Prelude fährt, fährt immer im richtigen Gang, es gibt nur einen. Doch der S+ Shift-Modus zaubert ein kleines Ruckeln ins Auto, ganz so, als würde ein Automatikgetriebe in die Gänge kommen. Mir kommt die von der EU aufgeworfene Frage: Darf ein veganes Schnitzel eigentlich noch Schnitzel heißen? Also darf sich ein elektrisch an-

getriebenes Auto wie ein Benziner fahren? Zweimal Ja. Das Fahren im S+ Shift-Modus macht Spaß und wie beim Imbiss das Schnitzel beschaffen sein sollte, Geschmacks- und Ansichtssache. Wer kauft das japanische Hybrid-Sportcoupé? Vielleicht wer sagen kann: Die Kinder sind aus dem Haus, das Geld ist noch da – für den wäre der Prelude wohl etwas.

Ob gelassen oder sportlich – der Prelude beherrscht beide Gangarten. Die Fahrassistenzsysteme arbeiten zurückhaltend, der Fahrer sitzt in einem extra konturierten Sitz mit ordentlich Seitenhalt. Optisch fallen die klaren Proportionen und die glatten Flächen auf, er wirkt tief und breit, ein bisschen wie ein Porsche im Kimono. Die Auslieferung ist für Frühjahr 2026 geplant – zu einem Preis ab 49.500 Euro. Andreas Rabel



Honda Prelude: Hält, was er optisch verspricht.

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.

Bildnachweise: Soweit die Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.