

PRESSESPIEGEL

Honda e

SO BERICHTET DIE PRESSE ÜBER DEN Honda e



auto
motor
sport

SO MUSS EIN CITY-E-AUTO SEIN

Hondas erstes Elektroauto hat
das Zeug zum Kultobjekt.

Seite 2-3

auto motor und sport | online

27.01.2020

So muss ein City-E-Auto sein

2-3

Auto Zeitung

05-2020

Hondas tolle Kiste

4-5

Auto Bild

05-2020

Ein teures Vergnügen

6-7

EFAHRER.com/chip.de | online

03.02.2020

Warum der unkonventionelle Japaner
sein Geld wert ist

8-9

Stern

07-2020

Lieber eine Nummer kleiner

10

Augsburger Allgemeine | online

07.02.2020

Ganz großes Autokino: der neue Honda e

11

ntv | online

30.01.2020

Honda e ist radikal anders

12-13

VISIONmobility | online

27.01.2020

Knackiger Neustart ins E-Zeitalter

14-15

Frankfurter Allgemeine Zeitung

04.02.2020

Da trifft Mini der Schlag

16





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 Anhieb 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 trägt. 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 über-setzte 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 Fahrbahnebenheiten 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 Fahrassistenten. 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 pfiffiges 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 Wimpernschlag 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: permanenterregte 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 Außenspiegel (Serie).



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



EIN TEURES VERGNÜGEN

Ein rollendes
Kindchenschema:
Der Honda e sieht
echt anders aus.
Und vom Civic-
Retro-Charme
werden wohl vor
allem Frauen
schwärmen.

Der Honda e ist das coolste
kleine Elektroauto des Jahres.
Aber das hat seinen Preis.



ERSTER EINDRUCK



DAS MÖGEN WIR
UND DAS NICHT



Eine Sprachsteuerung
im Kleinwagen, die sogar
funktioniert!
Aber:
Wechselstrom-Laden
nur einphasig.
Und E-Sitze gibt's nicht mal
gegen Aufpreis.

Eine neue Ära, nichts anderes
sei dieses Auto, sagen sie bei
Honda. Besser: „Era“, denn die
neue Zeitrechnung der Japaner
schreibt sich mit einem E. Der
Honda e, von dem ab Frühjahr
2.000 Stück in Deutschland ver-
kauft werden sollen, stellt die Mar-
ke auf den Kopf.

Honda ist noch immer der
größte Motorenbauer der Welt.
Aggregate waren immer die Kern-
kompetenz. Und jetzt das: E-Mo-
toren, immerhin aus eigener Fer-
tigung.

MUTIGES DESIGN, FAHRSPASS WIE IM GOKART
Nicht als Hybrid, nein, der e ist
Hondas erstes reines E-Auto –
und was für eines! Mutiges De-
sign, Technik aus der Oberklasse,
Fahrspaß wie im Gokart – und



Mist, der Redakteur misst über 1,90 Meter. Da ist's hinten eng.
Kameras statt Außenspiegel sind mit Sicherheit mehr als nur cool.



ein Preis, der – ähm, wie sag ich's
am besten ...? Nun, keine Frage:
Dieser Honda ist ein Vergnügen;
ein seeeehr teures Vergnügen.
Selbst wenn die E-Auto-Förderung
auf 6.000 Euro angehoben wird,
bleibt der Honda e jenseits der
30.000-Euro-Marke. In der „Advan-
ce“-Version, die wir fahren. Das
Basis-e liegt 3.000 Euro darunter.
Was also gibt es für das Geld?

Zunächst ein „Oooh“-Erlebnis.
Keine Außenspiegel, dafür zwei
serienmäßige Kameras. Die kos-
ten beim Audi e-tron 1.540 Euro
extra. Auch CCS-Schnellladen ist
Serie (beim e-Up 625 Euro). Und
selbst der „Parking Pilot“, der völlig
selbstständig in die Lücken lenkt,
kostet nichts extra. Langsam erklärt
sich der hohe Preis. Denn am
großen Akku kann es nicht liegen.

TEST & TECHNIK | Honda e



Honda e
REICHWEITE
222 km
PREIS
36.850 Euro

Das ist ja mal was anderes: Bildschirme für Außenspiegel, Riesen-Touchscreen über die ganze Breite, Rückspiegel-Kamera, Holz-Optik. Und das im Kleinwagen.

Also Startknopf des e drücken und Ohhh! denken. Werben die bei Mini nicht mit dem Gokart-Feeling des Cooper SE? DAS hier ist Gokart. Vor allem im Sport-Modus. Die 50:50-Gewichtsverteilung und der tiefe Schwerpunkt lassen den Viersitzer durch die engen Innenstadtstraßen flitzen. Und auf den Landstraßen verschwinden so manche Sportwagen im Rückspiegel (auch serienmäßig eine Kamera, die aber auch abgestellt werden kann). Beim Ampelstart wird der Hecktriebler eh unterschätzt. Der Radwende- kreis ist gefühlt bierdeckelklein (8,60 m), die Lenkung direkt, das Fahrwerk erstaunlich komfortabel abgestimmt. Mit dem Ein-Pedal-Knopf bremst der Motor im Honda e bis zum Stillstand. Sonst kann die Bremsenergie-Rückgewinnung mit Paddles am Lenkrad in drei Stufen eingestellt werden.

Der Verbrauch lag auf der 100-Kilometer-Testfahrt mit viel Landstraßen- und Autobahnanteil bei 20 kWh; in der Stadt, da, wo der Honda zu Hause ist, dürfte er sich bei gut 15 kWh einpendeln. Beim Laden reicht die Dauer von fast 19 Stunden (Haushaltssteckdose) über 4,1 Stunden (öffentliche AC-Station) bis zu 30 Minuten (DC-Schnellladen bis 80 Prozent).

Bei allem Lob: Der Honda e ist mit seinem Preis-Größen-Reichweiten-Verhältnis ein Fall für den solventen Zweitwagenkäufer. An VW ID.3 oder das Tesla Model 3 kommt der Honda e nach objektiven Kriterien nicht ran – das will er aber auch gar nicht.

Ebenso wenig wie Honda zu einer Elektroauto-Marke werden will. Man glaube global nicht daran, dass batterie-elektrische Autos die Lösung seien, erklärte Honda-Boss Takahiro Hachigo unlängst. Man wolle die (CO₂)-Ziele anders erreichen. Mit Hybridmodellen. Hoffen wir also, dass die neue Ära keine kurze wird.

Hauke Schrieber ■

TECHNISCHE DATEN
Honda e Advance

Motor

Elektromotor, hinten

Leistung

113 kW (154 PS)

max. Drehmoment

315 Nm

Antrieb

Hinterradantrieb/Eingangsgetriebe

Akku

Lithium-Ionen; 35,5 kWh

Reichweite

222 km (WLTP)

L/B/H

3.895/1.750/1.752 mm

Leergewicht

1.527 kg

Kofferraum

171–861 l

0–100 km/h

8,3 s

Spitze

145 km/h

Verbrauch

k. A.

Preis

36.850 Euro

Die 35,5 kWh reichen gerade mal für maximal 222 Kilometer.

Aber Honda setzt andere Prioritäten. Im Innenraum etwa. Ein Cockpit wie es China-Start-up Byton bald bringen will. Honda hat es schon. Die Bildschirme der Außenspiegel-Kameras sind ergonomisch top, und das Bild ist glasklar (bei Regen und Dunkelheit konnten wir es nicht testen). Dazwischen Digitalanzeige und zwei Touchscreens. Die gesamte Breite des Armaturenrägers ist reine Konnektivität. Inklusive Sprachsteuerung. Und das soll ein Kleinwagen sein? Ja. Denn hinter den Sitzen ist auf der Rückbank nur Platz für Kinder oder Kleingewachsene. Und auch der Kofferraum (171 Liter) ist ein klassischer Fall von Handgepäck.



Ladeanschluss in der Haube: Bei Regen soll das Wasser ablaufen, verspricht Honda.



Hauke Schrieber

FAZIT

Ich wuchs mit Honda auf.

Zuletzt blieb mir die Marke fremd.

Das ändert sich nun mit diesem Auto: mutig, schlau, anders. Hey Boss, ich brauch mehr Geld!

URTEIL



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

Honda e im Test:



WARUM DER UNKONVENTIONELLE JAPANER SEIN GELD WERT IST

Mit dem Mini-Kompaktwagen **Honda e** bringt Honda sein erstes reines Elektroauto auf den Markt. Das Fahrzeug überzeugt mit unkonventionellen Details und einem guten Fahrverhalten. Das Fahrzeugkonzept ist vor allem auf urbane Räume ausgerichtet.

DAS DESIGN

Ein wenig sieht er aus wie aus einem japanischen Manga-Comic in die reale Welt gefallen: Knuffig, klein und herzallerliebste. Gegenüber den ersten Studien hat der Honda e zwar deutlich an Rundlichkeit verloren - allein schon, um auch hinten für erwachsene Passagiere ausreichend Kopfraum zu bieten.

Frontansicht mit
Ladesteckdose auf
der Motorhaube.



Aber die Designer in Japan haben dennoch wie geplant ein eigenständiges Fahrzeugkonzept auf die Räder gestellt und dafür eine neue Plattform speziell für Elektrofahrzeuge entwickelt.

EIGENSTÄNDIGE DETAILS

Beispiel Außendesign. Die konkave schwarze Längsleiste, die vorne Scheinwerfer, Tagfahrlicht und Blinker verbindet, wiederholt sich mit gleichen Maßen am Heck bei den runden Rückleuchten. Den Kasten der Ladesteckdose hat man nicht irgendwo in den Stoßfänger oder an die Seite versteckt, sondern demonstrativ unter dunklem Sicherheitsglas vorne mitten auf die Motorhaube platziert.

Die Griffe der Vordertüren sind versenkt und automatisch ausfahrbar, die der beiden Hecktüren wie beim Alfa Romeos Giulietta in die C-Säule integriert – so wirkt der Honda e bei flüchtigem Hinsehen wie ein Zweitürer. Gleich ganz verzichtet haben die Japaner auf breitflächige Seitenspiegel –

statt dessen gibt es serienmäßig zwei kleine Kameras, spritzwassergeschützt und schmutzabweisend beschichtet.

Mit einer Länge von 3.895, einer Breite von 1.750 und einer Höhe von 1.512 mm hat er in etwa die Maße eines Ford Ka+ oder Toyota Yaris.

DAS INTERIEUR BEEINDRUCKT

Innen zeigt sich der Honda e noch spektakulärer. 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.

Anders als zum Beispiel bei den Kamerarückspiegeln von Audi, die ihr Bild in die Türverkleidung liefern und die wegen dieser ungewohnten Sichtachse eher verwirren, funktioniert die Visualisierung im Honda e problemlos. Bei Bedarf werden Linien in das Bild



Die Griffe der Vordertüren sind versenkt und automatisch ausfahrbar. Die Hecktüren werden in der C-Säule geöffnet.

eingebildet, mit denen sich der Abstand der folgenden Fahrzeuge besser einschätzen lässt, über eine Weitwinkelfunktion kann man das Sichtfeld bis in den toten Winkel hinein vergrößern. Optional bestellbar ist auch ein digitaler Innenspiegel, der sein Bild von einer eigenen Rückfahrkamera bezieht.

Vor dem Fahrer befinden sich die 8,8 Zoll große digitale Anzeigen für Geschwindigkeit, Fahrdaten & Co. Dann folgen zwei nahezu identische Touchscreens mit jeweils 12,3 Zoll, die von Navigation über Entertainment bis zum mo-

NEW MOBILITY | Honda e

mentanen Kraftfluss oder der Einbindung diverser Smartphones alle möglichen Daten anzeigen. Erfreulich: Einige Systeme wie Klimaanlage, Lautstärke oder Fahrprogramme können schnell über archaische Knöpfe und Schalter eingestellt werden. Per Klick lassen sich die beiden Screens von links nach rechts verschieben und umgekehrt.

VIEL PLATZ GIBT ES NICHT

Die Materialien im Innenraum wirken eher konservativ ökologisch. Die Sitze sind mit grauem Stoff bezogen und bequemer als sie aussehen.

An den Türen findet sich als Verkleidung ein Mix aus grauem Stoff und Hartplastik. „Lounge-Atmosphäre“ nennt das Hondas Marketingabteilung im kreativen Überschwang. Immerhin: Vorne ist ausreichend Platz für zwei Passagiere, hinten wird es spätestens dann so richtig eng, wenn die vorderen Sitze ganz nach hinten geschoben sind – da ist dann von dem Sofa-Komfort, den Honda verspricht, nicht mehr viel zu spüren. Der Laderaum schafft gerade mal 171 Liter – da hat selbst ein Smart noch deutlich mehr.

LEISTUNG UND REICHWEITE

Den Elektromotor bietet Honda in zwei Leistungsstufen an: In der Advance-Version 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 erreicht. Das ist nicht gerade berauschend – allerdings ist der Honda e ohnehin nicht für lange Autobahnstrecken gedacht.

Sein Revier hat Honda vor allem in der Stadt und ihrem näheren Umfeld ausgemacht. Entsprechend ist die offizielle Reichweite auf 210 bis 222 Kilometer ausgelegt. Dem verbauten Lithium-Ionen-Akku reicht dann auch eine Kapazität von 35,5 kWh.

Per Schnellladefunktion lässt sich der Akku binnen 30 Minuten auf 80 Prozent laden – so man denn eine solche Ladesäule findet.

GUTE FAHREIGENSCHAFTEN UND EINE VIELZAHL AN ASSISTENZFUNKTIONEN

Bei den Fahreigenschaften schneidet der Elektro-Honda blendend ab – und das kann man an ganz konkreten technischen Grundlagen festmachen. Dem agilen Hinterradantrieb etwa, bei einem Auto von Kleinwagengröße die absolute Ausnahme. Oder bei dem niedrigen Schwerpunkt durch die Lage der Akkus tief im Wagenboden. Oder an der nahezu idealen Gewichtsverteilung von 50:50. Oder auch an dem außergewöhnlich knappen Radwendekreis von 8,6 Metern. Entsprechend sauber zirkelt der Honda e durch Kurven. Die variabel übersetzte Lenkung ist überraschend präzise und direkt, die Federung auch auf schlechten Straßen noch durchaus komfortabel. Per Knopfdruck kann man den Sportmodus aktivieren – dann schießt der Honda e noch ein Stück dynamischer los.

Ein anderer Knopf schaltet das „One-Pedal-Driving“ ein. Dann kann man den Honda e praktisch allein über das Gaspedal fahren. Geht der Fahrer vom Gas, setzt automatisch eine Verzögerung von bis zu 1,8 g ein – bis zum Stillstand. Bei etwas vorausschauender Fahrweise kommt man so selbst in der Stadt fast ohne Betätigung des Bremspedals aus. Über Paddel am Lenkrad ist die Bremswirkung verstellbar.

An Assistenzsystemen hat Honda ein reichhaltiges Bündel ge-

schnürt, darunter ein Notbremsystem bei geringer Geschwindigkeit, diverse Systeme zum Erkennen von Hindernissen, Einpark-Assistent, Anfahrassistent für den Stau und diverse andere elektronische Hilfen.

DER PREIS

Wenn der Honda e im Frühjahr 2020 zu den Händlern rollt, wird es ihn in zwei Varianten geben: Als Honda e mit 136 PS / 100 kW zum Listenpreis von 33.850 Euro und als Honda e Advance mit 154 PS / 113 kW ab 36.850 Euro. Davon ab geht dann noch die je nach Bundesland unterschiedlich hohe Anschaffungsprämie für Elektrofahrzeuge. Bei 6.000 Euro Prämie könnte der reale Anschaffungspreis – rein für das Fahrzeug – also durchaus auf knapp 28.000 Euro sinken. Das allerdings wäre noch nicht der Endpreis – denn

Den Kasten für die Ladesteckdose hat man demonstrativ unter dunklem Sicherheitsglas vorne mitten auf die Motorhaube platziert.



Das Bild von den Rückspiegeln wird in Echtzeit auf zwei 6-Zoll-Monitore links und rechts ins Cockpit übertragen.



dazu kommen noch Kosten für eine Wallbox in der heimischen Garage plus die Gebühren für einen entsprechenden Stromanschluss selbst. Wie viel das sein wird? Bei Honda gibt es dazu noch keine konkreten Zahlen. Immerhin gehen die Japaner von einem deutlichen Trend aus: „Bis

2030 wird sich die Fahrzeugentwicklung auf Elektrifizierung, Automatisierung und die Integration von Dienstleistungen fokussieren“. Als ersten Meilenstein dahin will Honda bis spätestens 2022 von all seinen Volumenmodellen auch eine elektrifizierte Variante anbieten.

Stefan Grundhoff ■

Spektakuläres Interieur: Zwei Touchscreens mit jeweils 12,3 Zoll.



Was muss ein Elektroauto können? Es kommt ganz darauf an, wie es genutzt werden soll. Ein Teil der Autobauer strebt danach, dass ihre E-Fahrzeuge so schnell und weit fahren wie ein vergleichbarer Verbrenner – auch wenn sich selbst mit großen und schweren Batterien der Aktionsradius eines vollgetankten Diesels kaum erreichen lässt. Tesla startete den Trend zu dicken Akkus und baute sogar das passende Ladesäulennetz auf, Jaguar folgte mit dem I-Pace, Audi mit dem E-Tron. Deren Energiespeicher wiegen 600 bis 700 Kilogramm. So erreicht das Leergewicht dieser Autos zum Teil über 2,5 Tonnen, was selbst einen VW Touareg mit VS-Diesel deutlich übertrifft.

Die andere Schule wurde von BMW gegründet: Der i3 sollte vor allem die Fortbewegung auf kurzen Strecken in der Stadt revolutionieren. Und da ist es kein Problem, wenn öfter geladen werden muss. Zielgruppen sind Pendler und Zweitwagenkäufer. Die BMW-Batterie wiegt je nach Ausführung zwischen 235 und 275 Kilogramm, also weniger als die Hälfte der eines Tesla oder Audi.

ERNST ZU NEHMENDER WETTBEWERBER FÜR BMW i3

Mit dem neuen, 3,90 Meter kurzen Honda e bekommen Autos wie der i3 im Frühsommer einen ernst zu nehmenden Wettbewerber. Der kompakte Japaner ist mit einer Spitze von 145 km/h vor allem für den emissionsfreien Einsatz in der Stadt konzipiert; auch er ist ein praktischer Viersitzer und macht mit einem unkonventionellen Design auf sich aufmerksam. Der ausgesprochen sympathisch wirkende Wagen hat zumindest äußerlich das Zeug zum Kultauto.

Über das Gewicht der Batterie mit 35,5 Kilowattstunden (kWh) Kapazität schweigt sich Honda hartnäckig aus; grob geschätzt dürfte es bei rund 300 Kilogramm liegen. Die Reichweite beträgt – gemessen nach dem weltweiten Standardverfahren WLTP – 222 Kilometer. In der Praxis dürfte sie bei 160 Kilometern liegen, mit ausgeschalteter Klimaanlage könnten es 20 Kilometer mehr sein. Bei der ersten Testfahrt verbrauchte der Honda 16 bis 18 kWh pro 100 Kilometer. Zum Vergleich: Den Verbrauch des stattlichen Audi E-Tron kann auch ein geübter Fahrer nur mit Mühe auf unter 30 kWh drücken. Die Werte



Displays beherrschen das Armaturenbrett – sie haben selbst die Außenspiegel verdrängt.

Mobiles Leben

LIEBER EINE NUMMER KLEINER

Der kleine **Honda e** zeigt,
wohin der Trend bei Elektroautos für die Stadt
gehen könnte.



Das Design des Honda e ist so ungewöhnlich wie anziehend.

des kleinen Honda sind, gemessen am Einsatzzweck, ordentlich, wenn auch nicht wirklich außergewöhnlich.

Echte Überraschungen erlebt man beim Einsteigen in das Auto. Fünf Displays erstrecken sich über das dennoch sehr aufgeräumt wirkende Cockpit. Die Anzeige direkt vor dem Fahrer liefert die wichtigsten Daten wie die aktuelle Geschwindigkeit; rechts davon finden sich zwei Displays für Entertainment und Navigation, deren Funktion sich per Knopfdruck vertauschen lässt. So kann der Beifahrer beispielsweise die Navigation übernehmen, diese dann auf das Display in Fahrernähe schicken und sich danach auf seiner Seite um das geeignete Musikprogramm kümmern.

An den äußeren Rändern links und rechts befindet sich jeweils ein Monitor für die Kameras, die im Honda e serienmäßig die klassischen Außenspiegel ersetzen und das Geschehen hinter dem Auto zeigen. Über den Nutzen lässt sich streiten, und das neue System ersetzt auch nicht den in der Fahrschule erlernten Schulterblick – aber: Die Technik funktionierte bei ersten Testfahrten tadellos. Die Hauptvorteile sollen eine bessere Aerodynamik, ein niedrigerer Verbrauch sowie geringere Windgeräusche sein.

SENSATIONELLER RADWENDEKREIS VON NUR 8,6 METERN

Weil der Motor des Autos ausschließlich die Hinterachse antreibt, kann sich die Vorderachse allein der Lenkung widmen. So wurde ein für einen Viertürer sensationeller Radwendekreis von nur 8,6 Metern erzielt. Der Fahrer bekommt beinahe das Gefühl, sein Auto auf der Stelle wenden zu können. Wer mit dem Einparken auf Kriegsfuß steht, der lässt den Park-Piloten im Honda die Arbeit machen. Wird der aktiviert, zeigt das Display die Parklücken in der Nähe an, die die Sensoren für geeignet halten. Man sucht eine aus, drückt auf den Knopf, und den Rest macht das Auto ganz allein und ziemlich überzeugend.

In der Basisversion kostet der Honda e knapp 34.000 Euro, in der üppig ausgestatteten Topversion 3.000 Euro mehr – wovon jeweils noch der Zuschuss zur Förderung der Elektromobilität abgeht, der laut Beschluss des Autogipfels vom November 2019 auf 6.000 Euro steigen soll. **Frank Janßen**

NEUVORSTELLUNG | Honda e

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 faust-dick 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-

talen 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 manche 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 ■

Honda e | Wohlfühloase mit Hightech



Honda e IST RADIKAL ANDERS

Der japanische Autohersteller bringt im Frühjahr mit dem **Honda e** sein erstes E-Auto auf den Markt.

Im Mai ist es so weit: Dann startet auch Honda ins vollelektrische Zeitalter und rollt seinen „e“ zu den Händlern. Der kleine Stromer im Retrolook hat jede Menge Hightech unter der Haube – mit ihm lassen sich eindrucksvoll gleich mehrere Zukunftsthemen des Autobaus erfahren.

Schlicht „e“ heißt das erste batterieelektrische Auto von Honda, welches nicht sonderlich weit, dafür aber spaßbetont in die Herzen automobiler Klimaschoner strömen soll. Doch der emissionsfreie Antrieb verkommt zur Nebensache, steigt man ein. Der unge-

wöhnlich gestylte Kleinwagen verzaubert mit einem verblüffend schicken Armaturenbrett, das mit gleich fünf Displays zugepflastert wurde. Dieser Anblick wie auch die Funktionsvielfalt wird nicht nur Netz- und Smartphone-affine Menschen verzaubern. Zumal Honda mit dem „e“ ein in vielen anderen Aspekten beeindruckendes Wow-Paket geschnürt hat.

KAMERAS STATT AUSSENSPIEGEL

Da wäre das Design, welches den Look kompakter Autos der 1970-er-Jahre mit stylischen Futurismus-Feinheiten kombiniert. Zudem wurde die Außenhaut mit progressiven Details garniert. Dazu gehören mit der Blechhaut bündige Türgriffe, runde LED-Kulleraugen vorne sowie gleichformatige Rückleuchten hinten oder schwarze Inlays, welche dem „e“ einen einzigartigen Charakter verleihen.

Wie man es eigentlich nur von Concept Cars kennt, verzichtet das Auto darüber hinaus auf Außenspiegel. Auf den Türschultern

finden sich stattdessen kleine, mit Kameras bestückte Finnen. „Virtueller Außenspiegel“ heißt diese erstmals im Pkw als Serienausstattung verwendete Lösung, bei der Displays an den äußeren Enden des Armaturenbretts das rückwärtige Verkehrsgeschehen zeigen. Am Steuer des Honda e macht diese Technik natürlich Eindruck, zumal der digitale Rückblick zugleich Ausblick in die Zukunft des Autobaus ist. Grundsätzlich funktioniert diese Lösung, ist aber gewöhnungsbedürftig, denn nicht selten wandert der Blick des Fahrers dorthin, wo sich sonst die Außenspiegel befinden. Ebenfalls gewöhnungsbedürftig ist der Innenspiegel, der in gleicher Weise ein Kamerabild zeigen kann, aber nicht muss. Eine Handbewegung wandelt ihn zum echten Glasspiegel.

HOCHWERTIG UND SPRITZIG

Neben technischer Avantgarde bietet der Honda e innen ein sehr wohnliches Ambiente. Warme

Kunststoffoberflächen, Textilien mit Wohnzimmer-Charme und Applikationen mit offenporigem, dunklem Echtholz-Look sorgen für Behaglichkeit auf gehobenem Niveau. Angenehm ist der Aufenthalt im „e“ auch dank der Abwesenheit eines bei Verbrennern meist üblichen Mitteltunnels, der Fahrer und Beifahrer trennt. Stattdessen freuen sich die Knie der vorderen Insassen über viel seitlichen Freiraum, der zudem Platz für Getränke, Kleinkram und Smartphones lässt. Einen Brems- und Gangwahlhebel gibt es nicht, dafür aber Knöpfe: fürs Parken ein P, fürs Rückwärtsrangieren ein R oder fürs Fahren das D.

Ist Letzteres gedrückt, fährt sich der „e“ wie ein normales Automatikauto, allerdings leiser und spritziger, als man es von einem Kleinwagen erwarten würde. Das trifft zumindest auf die stärkere Variante mit 154 PS und 315 Newtonmetern Drehmoment zu, die uns zur Testfahrt zur Verfügung stand. Wird per Schaltwippe der

Statt Außenspiegeln gibt es Kameras.



NEW MOBILITY | Honda e

Ein Hingucker sind die großen Bildschirme im Armaturenbrett.

Sportmodus aktiviert, setzen Vollgasmanöver die angetriebenen Hinterreifen mächtig unter Druck. Die 100 km/h erreicht man nach bereits 8,3 Sekunden, auch darüber wird kraftvoll beschleunigt, bis die digitale Geschwindigkeitsanzeige bei 150 km/h verharrt. Mehr geht nicht.

RUND 200 KILOMETER REICHWEITE

In numerisch ähnlichen Regionen bewegt sich die praktische Reichweite, wenn der Antrieb zumindest gelegentlich gefordert wird. 210 Kilometer sollen laut WLTP-Messung möglich sein. Bei zwischenzeitlich auch spaßbetonteren Überlandfahrten in und um das 14 Grad warme Valencia, deaktivierter Klimaanlage und zwei Insassen waren 160 bis 170 Kilometer drin. Bei unseren Testfahrten wies der Bordcomputer 18,5 kWh Verbrauch aus. Der Akku speichert laut Honda 35,5 kWh. Diese lassen sich nicht nur flott leer fahren, sondern auch flott nachladen – sofern ein Schnelllader mit CCS-Stecker zur Verfügung steht. Dieser schraubte den Akkufüllstand in 40 Minuten von 45 auf 98 Prozent. Per Wallbox in heimischer Garage soll der Ladevorgang rund vier, an der Haushaltssteckdose rund 19 Stunden dauern.

Wird der Honda nur in der Stadt und vorwiegend sinnig und mit maximaler Rekuperation bewegt – hier bietet der „e“ viele Stufen bis hin zum Einpedalmodus – sollten die von Honda versprochenen über 200 Kilometer mit einer Ladung drin sein. Unter anderem wegen der überschaubaren Reichweite preist Honda den „e“ als ideales Stadtauto, was ein kleiner Radwendekreis (8,60 Meter) und clevere Einparkhilfen unterstreichen.

Trotz Kleinwagenformat ist seine Straßenlage satt, präzise, erwachsen. Laut Honda soll der Fahrzeugschwerpunkt – dank im Unterboden eingelassener Batterie – dem des Sportwagen NSX

ähneln. Zudem gibt es ein aufwendig gestricktes Fahrwerk mit MacPherson-Einzelradaufhängung rundherum, 50:50-Achslastverteilung, Heckantrieb und die von Antriebseinflüssen freie Lenkung. Etwas störend kann das Gewicht von über 1,5 Tonnen werden. In engen Kurven schiebt der „e“ schon früh aber gutmütig über die Vorderräder. 200 bis 300 Kilogramm weniger, und der „e“ wäre außerdem ein formidabler Kurvenfeger.

ENTERTAINMENT IM MINI-WOHNZIMMER

Ähnlich einem Sportwagen ist auch das Platzangebot innen. Der Kofferraum ist 171 Liter groß und auf 861 Liter erweiterbar. Im Fond des „e“ kann man auch als Erwachsener sitzen, allerdings leicht beengt und mit stark angewinkelten Beinen. Die vorderen Gäste genießen dafür gute Platzverhältnisse und vor allem ein einzigartiges Display-Kino. Das Display hinter dem Lenkrad zeigt vornehmlich fahrrelevante Informationen, während die beiden rechten 12,3-Zoll-Touchscreens Navigationskarte, per Android Auto oder Apple CarPlay eingespielte Smartphone-Inhalte und viele andere Medien zeigen.

Aquarium-App, Musik-Bibliothek, Smart-TV-Inhalte per Chromecast oder der Anschluss einer Spielkonsole machen aus dem Auto eine Fernseh- und Zockerkabine. Man kann zum Beispiel dank angeschlossener Super-Nintendo-Retrokonsole Computerspiele aus längst vergangener Zeit statt am Röhren-TV im klanggewaltigen Entertainment-Mini-Wohnzimmer des „e“ spielen.

Ganz ohne Retro-Chichi arbeitet der KI-gestützte Sprachassistent, der in Alltagssprache formulierte Anfragen gut versteht und, falls gewünscht, etwa den nächstgelegenen Italiener empfehlen oder das Wetter vorher-sagen kann.



Auch einen Fernzugriff mit Smartphone-App erlaubt der „e“, was wiederum Standortüberwachung, Innenraumvorklimatisierung oder das Teilen eines digitalen Fahrzeugschlüssels mit anderen erlaubt.

NICHT GANZ BILLIG

Gerade die digitalen Welten des Honda e sind es, welche Begehrlichkeiten bei einigen Kunden wecken dürften, die dann über den stolzen Preis von fast 37.000 Euro für die Topversion hinwegsehen könnten. Für einen Klein-

wagen, auch einen elektrischen, ist das alles andere als günstig. Etwas günstiger geht es indes, wenn man den bald steigenden Umweltbonus abrufen und/oder die später verfügbare Basisversion des „e“ für rund 34.000 Euro bestellt. Zunächst startet das erste BEV-Modell von Honda im Frühjahr in der Topversion Advance, die auch Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Kollisionsverhinderer, Abstandstempomat, Panoramaglasdach oder Lenkrad- und Windschutzscheibenheizung bietet.

Mario Hommen ■

Der im Unterboden befindliche Akku erlaubt mit seinen 35,5 kWh 210 Kilometer Reichweite.

Zunächst wird der Fünftürer in der stärkeren (154 PS) und umfangreich ausgestatteten Version Advance ab 36.850 Euro angeboten.



KNACKIGER NEUSTART INS E-ZEITALTER

Mit dem **Honda e** knüpft die Marke wieder an alte Traditionen an und poliert das Image endlich wieder Richtung Premium und Sport auf.



Trotz 1,90 Meter Körpergröße fand VISION-mobility-Chefredakteur Gregor Soller im Honda e auf allen Sitzen gut Platz.

Honda war einst die sportliche Marke unter den japanischen Importeuren, dezent Richtung Premium orientiert: Formel 1, NSX, Hochdrehzahlmotoren – doch davon blieb zuletzt bis auf den NSX nicht mehr viel übrig: In Europa zog man sich zuletzt vor allem auf Kompakte und SUV zurück – Jazz, Civic, HR-V und CR-V und das war es dann auch schon. Weder in Sachen Sport, noch in Sachen Qualität, Design oder Emotion hob sich Honda noch groß von den übrigen asiatischen Marken ab.

Macht viel Spaß:
Das kartartige Fahrverhalten.

Umso erfrischender ist jetzt der neue Elektrozweig Honda e, mit dem die Marke wieder zu ihren kecken Wurzeln zurückkehrt. Schon optisch macht der Kompakte im 70er-Jahre LED-Kuller-Design was her. Verstärkt wird die Optik durch den Verzicht auf Außenspiegel und den reduzierten Innenraum mit riesiger dreiteiliger Screen, auf dem man auch PC-Games zocken kann. Die einzelnen je 12,3 Zoll großen Anzeigen können je nach Geschmack des Fahrers programmiert, zum Beifahrer hin getauscht werden und zeigen in der ernsthaftesten Einstellung Tacho, Navi, Entertainment und Infos über den Stromfluss. Man kann aber auch eine schicke Uhr oder ein Aquarium hineinprogrammieren, in dem man per Klick sogar die Fische füttern kann.

Darunter gibt es noch vier klassische Knöpfe und ein Drehschalter: Die Klimatisierung erfolgt hier noch ganz analog und lässt sich blind einstellen! Danke dafür!

Die „Rückspiegelscreens“ überzeugen hier mit ergonomisch richtiger Platzierung und hoher Auflösung. Außerdem sollen sie gegenüber herkömmlichen Außenspiegeln den Luftwiderstand senken und den toten Winkel in der „Weitwinkelseinstellung“ um 50 Prozent verkleinern. Weiterer Vorteil: Der Fahrer muss den Kopf nicht soweit drehen wie gewohnt. Auch der Beifahrer sieht in beiden Screens gestochen scharf nach hinten. Der Innenspiegel ist ein kleiner Screen, dem die Heckkamera ein extrem breites Bild hinter dem Auto einspielt. Optional kann man ihn per bekannten Abblendschalter auch auf „normal“ stellen. Während der Fahrt wird er allerdings gut warm.

Warm ist auch das Interieur: Honda wollte hier „Loungecharakter“ schaffen und das ist gelungen. Angenehme Stoffe, mit denen auch die Türen üppig tapeziert wurden – auch im Fond, und ein spannend gemasertes Kunstholz sorgen tatsächlich dafür, dass man

sich wohlfühlt. Und wenn man sich ein bisschen arrangiert, passen auch vier 1,80-Meter-Personen gut in den „e“. Etwas knapp fällt der Kofferraum mit 171 bis 861 Liter Volumen aus. Wirklich schade ist dabei, dass man die Rückbank nur als Ganzes umlegen kann. Eine Teilung hätte ihr den Lounge-Sofacharakter genommen und sie schwerer gemacht. Schade auch, dass man die Füße bei nach unten gestellten Vordersitzen nicht ganz unter diese schieben kann. Trotzdem sitzt es sich auch im Fond angenehm.

FAHREN WIE IM KART

Doch fahren wir los. Die eher knappe Akkukapazität mit 35,5 kWh ergab sich aus den Außenabmessungen und Gewichtsvorgaben: Viel schwerer als 1,5 Tonnen sollte der „e“ nicht werden. Das reicht für rund 200 Kilometer Reichweite und spart andererseits Gewicht und Ladezeit. Nach WLTP gibt Honda für die 16-Zoll-bereiften Modelle 222 Kilometer Reichweite



FAHRBERICHT | Honda e

Auch im warm tapezierten Fond findet man gut Platz.

an, für die Advanced-Version mit 17-Zöllern bleiben davon 210 Kilometer übrig. Die rund 1500 Kilogramm sind trotzdem schon üppig für einen 3,89-Meter-Kompakten, doch der Heckantrieb und die 50:50-Gewichtsverteilung kaschieren hier Einiges! Dazu kommen 315 Newtonmeter Kraft und 100 respektive 114 kW (136 respektive 154 PS) Leistung, die den Zwerg von hinten ganz massiv anschieben, während die Vorderräder nur lenken müssen. Notfalls geht es in gut acht Sekunden auf 100 km/h. Kurven nimmt der kleine Honda entsprechend flott und mit richtig griffigen Reifen lässt er sich extrem schnell um engste Ecken werfen. Damit fährt der Honda im Segment der kompakten Stromer ganz nach vorn: Dem Smart fehlt der Punch und der Mini fühlt sich schon eine halbe Klasse größer und entsprechend träger an. Womit Honda wieder zu seinen Ursprüngen zurückkehrt: Wilde Kompakte zu bauen, die trotz kleiner Außenmaße großen Spaß machen. Und weil das Gewicht so ausgeglichen ist, bremst der Zwerg auch gut, was allerdings durch die Wahl der Reifen stark mitbeeinflusst wird.

MINI-WENDEKREIS AUF SMART FORFOUR-NIVEAU

Und weil der Honda Heckantrieb hat, können die Vorderräder ohne Antriebswellen ganz stark eingeschlagen werden. Den Radwendekreis gibt Honda mit 8,6 Metern an, mit Überhängen werden daraus gut neun. Das ist in der Praxis extrem wenig und man kommt sich fast vor wie im Autoscooter, was das Wuseln in der Stadt und das Einparken extrem erleichtert. Auch wenn man sich in den vielen Kreislern um Valencia herum wieder mal verfahren hat – dreht man auch auf engen Straßen einfach um, sehr oft in einem Zug! Praktisch ist auch die per Knopfdruck aktivierbare „Single Pedal



Control“. Damit lässt sich der Honda e nur über das „Fahrpedal“ beschleunigen (sowieso) aber auch massiv verlangsamen, wobei er auch gut rekuperiert. Das wiederum kann man in drei Stufen einstellen und das tut der Reichweite gut. Außerdem kann man die Paddels auch als „Motorbremse“ nutzen, die ebenfalls dreistufig ist, aber immer wieder in die „schwächste Ausgangsposition“ zurückspringt.

Auf unseren ersten Fahrten um Valencia brauchten wir zwischen 18 und gut 20 kWh/100 km, was exakt die ersten Honda-Angaben bestätigt. Das ist nicht ultrasparsam, aber reell. Auch Mini Cooper SE und Smart Forfour bewegen sich in diesem Fenster, auch wenn BMW und Daimler nach WLTP weniger Verbrauch angeben. Für größere Ausflüge kann das etwas knapp werden, ist aber immer noch besser als die 100 Kilometer plus/minus x des ähnlich wendigen aber deutlich günstigeren Smart Forfour.



1 One Pedal und Sportmodus schaltet man auf der Mittelkonsole zu.

2 Auf Knopfdruck parkt der Honda e fast vollautonom ein. Offiziell nach Level 2, gefühlt nach Level 4.

3 Kameras übernehmen die Sicht nach hinten.

Vorteile bietet der kleine Akku natürlich bei den Ladezeiten: Dank CCS-Dose für die Gleichstromsäulen an der Autobahn kann der Honda mit bis zu 50 kW laden, was eine halbe Stunde Ladezeit bedeutet, bis der Akku wieder 80 Prozent Ladestand hat. Mit AC-Wechselstrom kann er leider nur einphasig bis zu 7,4 kW aufnehmen. Die Zellen steuert Panasonic bei.

Für Europa plant Honda 2020 insgesamt 10.000 Einheiten, davon 2.000 für Deutschland. Einer der Hauptnachteile des Honda



Geladen wird über eine Klappe mit maximal 7,4 kW AC und 50 kW DC.



ist neben dem eher knappen Platzangebot im Fond und dem kleinen Kofferraum der Preis: Der startet bei 33.850 Euro brutto, der „Advance“ kostet nochmal 3.000 Euro mehr. Das sind rund 28.450 respektive 30.970 Euro netto, allerdings vor Abzug der Förderung. Damit steigt er teurer ein als der elektrische Mini Cooper SE, der 184 PS, aber nur 270 Nm Drehmoment bietet – aber mit seinem 32,6-kW-Akku dank geringerem Verbrauch bis zu 270 Kilometer weit kommen soll. Im Vergleich der beiden ist der Honda e allerdings der neue wahre Mini und wird dem sportlichen Image der Marke endlich wieder gerecht!

WAS BEDEUTET DAS?

Der Honda e punktet mit punktgenauem Package, extremer Wendigkeit und viel Fahrspaß. Leider ist er nicht sonderlich sparsam und günstig – knapp 34.000 Euro Basispreis sind eine starke Ansage – andererseits darf der Honda e in der Summe seiner Eigenschaften derzeit als neuer Maßstab im Segment der Kompaktsromer gesehen werden.

Text: Gregor Soller, Fotos: Manuel Portugal

Eine Rückbank wie ein Sofa. Man wollte Loungecharakter schaffen – ist gelungen.

Kurze Überhänge sorgen für viel Platz innen, gleicher Radstand wie beim Jazz.





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 wohliche 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.

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. Druck: Druckerei Hartmut Kitz GmbH, Hanau.
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 20-18; CO₂-Emissionen in g/km:
kombiniert 0. Effizienzklasse: A+