
Genf 2019: Honda wagt den E-Start mit mehr Türen

Von Axel F. Busse

Vorsichtige Schritte Richtung Elektromobilität unternimmt derzeit Honda. Nach der dreitürigen Studie Urban EV Concept auf der letzten Frankfurter Automobil-Ausstellung soll auf dem bevorstehenden Genfer Salon (5.–17.3.2019) der Prototyp eines „Honda e“ gezeigt werden. Wichtigste Neuerung gegenüber der Studie vom vergangenen Jahr: zwei zusätzliche Türen. Sie fallen allerdings auf den ersten Blick kaum auf.

Auch wenn Honda gemessen an Volkswagen, Toyota oder General Motors als eher nachrangiger Autoproduzent anzusehen ist, gilt das in Tokio beheimatete Unternehmen dennoch als größter Motorenhersteller der Welt. Das liegt daran, dass Honda-Aggregate nicht nur Pkw und Lastwagen antreiben, sondern auch Motorräder und Boote, Schneefräsen und Rasenmäher. Für die Formel 1 entwickelten die Ingenieure 1964 einen Zwölfzylinder mit nur 1,5 Litern Hubraum.

Die große Erfahrung mit Verbrennern hilft beim ersten Elektromobil jedoch nur bedingt, weshalb Honda sich spät und eher vorsichtig in den Zukunftsmarkt tastet. Die optische Nähe der Studie zu einem VW Golf der ersten Generation, der breitbeinige Auftritt, die selbstbewusst muskulöse Statur und die herausfordernden Proportionen sind beim EV-Prototyp einer geglätteten und gerundeten, insgesamt harmonischeren Linienführung gewichen. Der Honda e, dessen matte Lackierung an Eierschalen erinnert, erscheint längst nicht mehr so provozierend und damit sozial verträglicher. Er hat fünf Türen und die Seitenscheiben kommen ohne Rahmen aus. Allem Anschein nach ist der Wagen nicht für den Betrieb in seinem Heimatland gebaut worden: Er hat das Lenkrad auf der linken Seite.

Mit präzisen technischen Angaben zum Fahrzeug tut sich Honda vorab noch etwas schwer. Mit 3,90 Metern Länge liegt der Fünftürer auf dem Niveau des so genannten B-Segments, er ist 1,75 Meter breit und 1,50 Meter hoch. Zwischen den Achsen ist die Leistungsbatterie montiert, die man auf eine Kapazität von etwa 40 Kilowattstunden taxieren darf. Der Honda e wiege etwa 1,5 Tonnen, hieß es bei der ersten Präsentation vor ausgewähltem Fachpublikum und die Reichweite des Fahrzeugs soll größer als 200 Kilometer sein. Binnen 30 Minuten Ladezeit, verspricht Honda, könnten 80 Prozent der Akku-Kapazität nachgetankt werden.

Technische Lösungen prominenter Vorbilder finden beim Honda e Verwendung. So wurden die versenkbaren Türgriffe in nahezu identischer Ausführung zuletzt beim Jaguar F-Type gesehen, während Audi der erste Anbieter war, der seitliche Außenspiegel beim Modell e-Tron durch Kameraaugen ersetzt hat. Im Unterschied zum Ingolstädter SUV sollen die Honda-Kameras jedoch in der Serienausstattung enthalten sein. Ihre dazu gehörigen Monitore haben eine Bildschirm-Diagonale von 15 Zentimetern und sitzen gut sichtbar an den Außenenden des Armaturenbretts.

Dies hat beim Prototyp etwa den Charme einer Nussbaum-Anbauwand, die mit einem hochmodernen TFT-Bildschirm bestückt ist. Das komplette Display erstreckt sich nämlich auf eine Breite von 95 Zentimetern, bei einer Höhe von 13 Zentimetern. Sämtliche Fahr-, Navigations-, Entertainment-, Wetter- oder Ladedaten können dort in unterschiedlich programmierbarer Anordnung dargestellt werden. Ein traditioneller Innenspiegel ist durch einen weiteren Bildschirm ersetzt, dessen Kamera nicht ganz sicher vor Verschmutzung auf der Heckklappe sitzt. Eine winzige Konsole zwischen den Vordersitzen, die ebenfalls eine holzartig gemaserte Oberfläche aufweist, beherbergt die Tasten für die Wahl der Fahrmodi.

Die Antriebskonstruktion ist insofern bemerkenswert, da im Kleinwagensegment – unabhängig davon, ob es sich um konventionell oder elektrisch angetriebene Fahrzeuge handelt – bei den meisten Produkten Motor und angetriebene Achse vorn sitzen. Honda hat sich für eine Kombination aus Frontmotor und Heckantrieb entschieden. Diese Konstruktion soll dem Wagen mehr Dynamik verleihen, den Insassen ein direktes und responsives Fahrgefühl vermitteln. Der Motor wird etwa 75 kW, also um die 100 PS leisten.

Für vier erwachsene Insassen ist auskömmlich Platz vorhanden, die derzeit mausgrauen Polster aus grob gewirktem Stoff werden vermutlich für die Serie noch verändert. Der Gepäckraum von Hondas erstem Elektromobil ist aufgrund der Karosseriemaße nicht gerade üppig, es dürften zwischen 250 und 300 Liter sein. Die Lehne der Rückbank ist einfach teilbar, die Ladekante für die 82 Zentimeter breite Luke liegt bei 70 Zentimetern. Hundertprozentig korrekt ist die Annoncierung als „erstes Elektromobil“ der Marke allerdings nicht: Die gebührt eigentlich dem Rasenmäh-Roboter vom Typ Miimo.
(ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



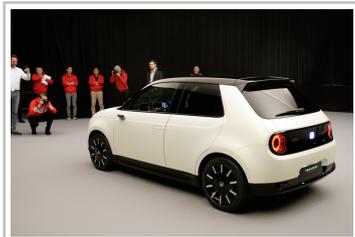
Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Prototyp Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda