
Fahrvorstellung Honda e: Reichweite ist auch nicht alles

Von Frank Wald, cen

Wenn es um Elektroautos geht, drehen sich die Gespräche sehr schnell um Batteriegröße und Reichweiten. Bei Hondas erstem Stromer nicht. Die Japaner reden lieber von Design und Lifestyle. Was nicht verwundert, bleibt der Honda e in den klassischen Elektroauto-Disziplinen mit 35,5-kWh-Akku und 222 Kilometer Reichweite doch buchstäblich auf der Strecke. In punkto Emotion und Fahrspaß ist der knuffige Kleinwagen dagegen weit vorn.

So ein Design kann auch nur aus dem Land des Lächelns kommen. Schon der erste Rundgang um die 3,89 Meter kurze Karosserie mit den knappen Überhängen und bündigen Formen nötigt dem Fahrer ein Grinsen ab. Vor allem die schwarzen Panel mit konkavem Profil vorne wie hinten, die sich mit kreisrunden LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten zum Verwechseln ähnlich sehen, wirken ebenso freundlich wie futuristisch. Bei genauerem Blick sieht man bei den Leuchteinheiten, dass sie jeweils aus drei Ringen mit je zwölf LEDs bestehen. Vorne umfassen sie Tagfahrlicht, Blinker und Scheinwerfer, hinten Rücklicht, Blinker und Bremslicht.

Im Wortsinne abgerundet wird der coole Look des Viertürers durch die bei Annäherung vorn ausfahrenden Türgriffe sowie schmutzabweisenden Kamerasensoren statt Außenspiegeln, die ein gestochen scharfes Bild des rückwärtigen Verkehrs auf zwei Monitore ins Fahrzeuginnere projizieren. Kaum weniger spektakulär die große Klappe aus bruchfestem Rauchglas für den Ladeanschluss mitten auf der Fronthaube. Ein clevere Lösung, weil er dort von beiden Seiten gut zu erreichen ist und der Fahrer sich nicht bücken muss.

Ebenso ungewöhnlich wie wohnlich wird's im Innenraum. Über die gesamte Wagenbreite spannt sich auch hier ein Panel von nicht weniger als fünf Bildschirmen, die nahtlos ineinander übergehen. Neben den beiden erwähnten sechs Zoll großen Monitoren für die Kamera-Außenspiegel links und rechts schaut der Fahrer auf ein 8,8 Zoll großes Instrumentendisplay für Tacho, Fahrdaten und Bordinfos. Daran schließen sich zwei gleich große LCD-Touchscreens mit 12,3 Zoll Diagonale für Infotainment, Navigation und App-Diensten an, deren Anzeigen sich individuell sortieren oder auch mit einem Tastendruck hin- und herschieben lassen. So kann auch der Beifahrer unterwegs die einzelnen Funktionen bedienen. In der Version mit Advance-Paket gibt es sogar noch einen weiteren Bildschirm als digitalen Innenspiegel, der bei Bedarf aber auch zu einem normalen Spiegelbild umgeklappt werden kann.

Filme gucken oder Spiele daddeln

Die Bildschirmgalerie selbst, steht fast senkrecht auf einem flachen Armaturenbrett, das mit seiner Holzurnier-Optik ausnahmsweise mal diese Bezeichnung verdient, und auf dem vier schwarz abgesetzte Schalter und ein Lautstärke-Drehregler platziert sind. Auch die Bedieneinheit der Klimaanlage darunter, funktioniert noch analog. Ebenso gut zu sehen und zu bedienen sind darunter mehrere Zugänge für externe Geräte zu sehen. Darunter auch einen HDMI-Anschluss, mit dem die Insassen im Stand oder beim Aufladen Filme streamen oder mit einer Spielkonsole daddeln können. Für die nötige Energiezufuhr gibt es eine 12-Volt- und 230-Volt-Steckdose (Advance-Paket). Dazu kommen je zwei USB-Schnittstellen für die vorderen und hinteren Passagiere.

Die Holz-Deko setzt sich am Mittelunnel fort, auf dem sich ebenfalls schwarz abgesetzt die Tasten für die Fahrauswahl finden. Flankiert vom grauen Stoffbezug in den Türinnenverkleidungen und den Sitzen soll so eine „Lounge-Atmosphäre“ entstehen. Auf

den vorderen Plätzen des Viersitzers lässt es sich auch tatsächlich bequem fläzen, auf der Rückbank wird's allerdings eng und vom „Sofa-Gefühl“ ist nicht mehr viel zu spüren. Besser man klappt die durchgehende Rücksitzlehne gleich nach vorn, um den mickrigen Gepäckraum von 171 auf maximal 861 Liter aufzublasen.

Konkurrenz zum Elektro-Mini drängt sich auf

Mit seinen Abmessungen und dem stylischen Design drängt sich die Konkurrenz zum Mini Cooper SE natürlich geradezu auf. Tatsächlich hat der Honda e eine ähnlich bescheidene Batteriekapazität von 35,5 kWh (Mini: 32,6 kWh) und eine dementsprechend geringe Reichweite von 222 Kilometern (Mini: 234 km). Insofern beschränkt sich der Aktionsradius ganz klar auf den urbanen Raum mit ausreichend Lademöglichkeiten und zuvor definierten Fahrprofilen. Honda argumentiert hier ähnlich wie Mazda beim MX-30, der exakt die gleiche Akku-Größe besitzt, mit den hohen Umweltkosten der aktuellen Batterieproduktion und dem CO₂-Rucksack, den die meisten E-Autos schon vor dem ersten gefahrenen Kilometer mit sich herumschleppen. Immerhin, per Schnelladefunktion lässt sich der Akku in 30 Minuten wieder zu 80 Prozent füllen. An einer 7,4-kW-Wallbox dauert eine volle Ladung gut vier Stunden, an der herkömmlichen Haushaltssteckdose mit 2,3 kW knapp 19 Stunden.

Am Fahrspaß ändert der vergleichsweise kleine Aktionsradius indes wenig. Der Elektromotor in der von uns gefahrenen Advance-Version leistet 154 PS (113 kW) und erwacht mit einem sphärischen Singsang. Mit einem Druck auf den D-Knopf in der Konsole zwischen den Sitzen geht's los und schon auf den ersten Kilometern wächst der Kleine an Hand und Herz. Mit bis zu 315 Nm Drehmoment schiebt er aus dem Stand flott voran. Der Effekt lässt sich mit einem Druck auf die Sporttaste nochmals steigern. So zoomt sich der Honda e in 8,3 Sekunden auf Tempo 100. Dank Hinterradantrieb gibt es weder durchdrehende Räder noch Zerren in der Lenkung. Und weil die Batterie tief im Fahrzeugboden verbaut ist, liegt der Schwerpunkt nur knapp einen halben Meter über der Fahrbahn. Zusammen mit der optimalen 50:50-Gewichtsverteilung und der direkten Lenkung entsteht so ein stabiles und feinfühliges Handling, mit dem es der kleine Japaner auch in punkto Fahrerlebnis durchaus mit dem kultigen Brit-Bajuwaren aufnehmen kann.

Bremsen durch Fuß lüpfen

Der Hinterradantrieb sorgt aber nicht nur für Dynamik, sondern auch für eine verblüffende Wenigkeit. Die Vorderräder können weiter einschlagen und der Wagen dreht mit seinem nur 8,6 Meter kleinen Radwendekreis wie ein Smart beinahe auf der Stelle. Damit werden Rangier- oder Einparkmanöver in der Stadt zum Kinderspiel. Für alle Fälle gibt's für letzteres in unserem Testwagen auch noch den Einparkroboter, der den Wagen ganz ohne Zutun des Fahrers in die Lücke bugsiiert.

Sehr praktisch für das städtische Stop-and-Go sind aber auch die Minus- und Plus-Schaltwippen hinterm Lenkrad, mit denen die Energierückgewinnung (Rekuperation) beim Ausrollen in vier Stufen variiert werden kann. Der Effekt wirkt wie eine Art Motorbremse und schon nach kurzer Zeit hat man die passenden Einstellungen raus, um mit so wenig Bremseneinsatz wie möglich unterwegs zu sein. So gut wie ganz aufs Bremspedal verzichten lässt sich mit der sogenannten „One-Pedal-Driving“-Funktion, die mit einem Tastendruck in der Mittelkonsole aktiviert wird. Jetzt verzögert der Wagen augenblicklich sobald der rechte Fuß gelüpfert wird, ähnlich wie ein leichtes Bremsen. Wie stark das geschieht, lässt sich ebenfalls über die Wippen am Lenkrad regulieren.

Und noch ein Parallele zum Mini gibt es: die Preisgestaltung, nach der man sehr viel Geld für sehr wenig Auto zahlt. So ruft Honda nach dem aktuellen Steuersatz für seinen ersten Stromer mit Advance-Paket mindestens 35.921 Euro auf. Schon mutig für einen Kleinwagen mit Elektroantrieb, den es als Opel Corsa-e oder Peugeot 208-e auch deutlich

günstiger gäbe. Wenn allerdings auch nicht annähernd mit einem so eigenständigen Design sowie üppigen Sicherheits- und Komfortausstattung. Dazu zählen unter anderem ein Abstandstempomat, aktiver Spurhalteassistent, Multiview-Kamerasystem, LED-Scheinwerfer, heizbares Lederlenkrad und Sitzheizung, Navigationssystem, Panorama-Glasdach und Konnektivitäts-Paket. Mit der aktuellen staatlichen Umwelt-Stütze von 9480 Euro ist das dann schon fast wieder günstig. (ampnet/fw)

Daten Honda e Advance-Paket

Länge x Breite x Höhe (m): 3,89 x 1,75 x 1,51
Radstand (m): 2,54
Motor: Elektromotor
Leistung: 154 PS (113 kW)
Max. Drehmoment: 315 Nm
Antriebsart: Hinterrad
Batterie: Lithiumionenbatterie, 35,5 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.
Elektr. Reichweite: 222 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,2 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1595 kg / max. 275 kg
Kofferraumvolumen: 171–861 Liter
Radwendekreis: 8,6 m
Reifengröße v/h: 185/60 R16 / 205/55 R16
Basispreis: 32.997 Euro
Testwagenpreis: 35.921 Euro

Bilder zum Artikel



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda