
Fahrbericht Honda e: Großes Kino

Von Guido Borck, cen

Wenn schon Elektroauto, dann sollte es eines für die Stadt sein. Schließlich macht hier die Elektromobilität den meisten Sinn. Deshalb ist der Honda e auch nur 3,90 Meter kurz, bietet trotz idealer Maße dennoch Platz für vier Personen und erweist sich mit einem Wendekreis von gerade einmal 9,2 Metern als überaus agil im Großstadtgetümmel. Dass der Honda e kein gewöhnliches E-Mobil von der Stange sein möchte, macht er bereits schon optisch klar. Das Design ist schnörkellos und clean und wirkt wie eine Mischung aus Moderne und Retro.

Der Honda e, „German Car of the Year 2020“, zitiert Elemente des ersten Civic von 1972 auf und paart sie mit LED-Lichtern, die rundherum in Klavierlack eingebettet sind. Günstig ist das japanische Designer-Stück aber nicht. Los geht es bei mindestens 33.850 Euro, der leistungsstärkere Honda e Advance kostet sogar 36.850 Euro. Dafür bietet der Advance jedoch eine Komplett-Ausstattung, bei der keinerlei Wünsche offenbleiben. Zieht man noch den Umweltbonus von 9000 Euro ab, fällt er preislich nicht völlig aus dem Rahmen. Zugegeben, der Honda e ist nicht wirklich billig, doch bietet er aber auch eine Menge Raffinessen, die in der Kleinwagenklasse unüblich sind. Wie etwa die kamerabasierten Außenspiegel auf den vorderen Türen.

Monitore dominieren das Cockpit

Mit einem Klick auf die Fernbedienung surren die integrierten Griffe aus den Türen heraus und geben den Innenraum frei: Ein Zwei-Speichen-Lenkrad, reichlich Holzdekor und graue Sitzbezüge – auch hier weht ein Hauch von Retro. Das war es aber schon mit der Übernahme von früheren Stilrichtungen. Was jetzt folgt ist großes Kino. Analog war gestern, die Kommando-Zentrale erweist sich als hochmodern. Eine Armada an Bildschirmen erstreckt sich im Honda über die gesamte Breite des Cockpits. Fünf Stück sind es an der Zahl, davon zwei Touchscreens, rechnet man den ebenfalls digitalen Innenspiegel mit, sind es sogar insgesamt sechs.

Über die beiden äußeren Monitore am Cockpitrand blickt der Fahrer nach hinten, da der Honda ja auf konventionelle Außenspiegel verzichtet. An das projizierte Bild hat man sich schnell gewöhnt und möchte es nicht mehr missen, zumal es selbst in der Nacht noch glasklar dargestellt wird. Darüber hinaus erleichtert eine Weitwinkelfunktion den Spurwechsel, da hierbei Abstandsmarkierungen zum Hintermann eingeblendet werden.

Alle weiteren wichtigen Informationen erhält der Fahrer über ein digitales Kombiinstrument direkt vor ihm. Rechts daneben befinden sich zwei Touchscreen-Displays für die Navigation und das Multimedia. Pfiffig: Die Inhalte der beiden Bildschirme lassen sich mit einem Knopfdruck untereinander tauschen. So kann auch der Beifahrer ins Geschehen eingreifen, um sich Musikwünsche zu erfüllen oder über das bordeigene WLAN die gewünschten Internetdienste zu streamen.

Trotz der vielfältigen Funktionen entpuppt sich die Bedienung im Japaner als selbsterklärend und leicht verständlich. Sollten dennoch Fragen auftauchen, hilft die intelligente Sprachsteuerung weiter. Sie gibt außerdem Tipps zu empfehlenswerten Restaurants oder einfach nur dem aktuellen Wetterbericht. Das Platzangebot des kleinen Honda fällt für die Fahrzeugklasse üppig aus. Obwohl die Abmessungen stadtfreundlich kurz sind, haben vier Personen noch ordentlich Platz. Dafür schluckt der Kofferraum nur geringe 171 Liter. Schließlich sitzt unter dem Ladeboden der Elektromotor, der die Hinterräder antreibt. Immerhin lässt sich das Gepäckabteil nach dem Umlegen der

ungeteilten Rücksitzlehne auf 861 Liter erweitern.

Zwei Varianten im Angebot

Honda bietet seinen Stromer in zwei Leistungsstufen an. Entweder mit 136 PS (100 kW) oder in der Topversion Advance mit 154 PS (113 kW). Beide Varianten entfalten ein maximales Drehmoment von 315 Newtonmetern und die Höchstgeschwindigkeit ist mit 145 km/h identisch. Gleiches gilt für die Batteriekapazität. Hier wie dort bringen es die Lithiumionen-Akkus auf 35,5 kWh. Die kräftigere Variante sprintet mit 8,3 Sekunden zwar sieben Zehntel schneller auf die 100er-Marke, dafür liegt ihre Reichweite etwas geringer. Laut WLTP-Norm sind es 210 Kilometer, die schwächere Version kommt mit bis zu 222 Kilometern geringfügig weiter.

In der Praxis sind mit dem Honda e gute 180 Kilometer drin. Bei winterlichen Temperaturen kann der Aktionsradius auch schon mal auf unter 150 Kilometer sinken, da Minusgrade naturgemäß an der Leistungsfähigkeit des Speicherdepots zerrern. Das reicht aber für den innerstädtischen Verkehr oder kurze Überlandfahrten noch vollkommen aus. Wer weiterkommen will, nutzt die Rekuperation über die Lenkradpedals. Sobald die Energierückgewinnung in seiner stärksten Stufe aktiviert ist, kann das Bremspedal zumeist links liegen gelassen werden. Um die Geschwindigkeit zu verzögern, reicht das einfache Lupfen des Fahrpedals. Dann bremst der Honda an einer roten Ampel ganz komfortabel und selbständig bis zum Stillstand ab.

Der Honda ist flott geladen

Insgesamt fährt sich der Elektroflitzer sehr leichtfüßig, erledigt Überholmanöver lässig und dank seiner präzisen Lenkung bleibt der Fahrspaß nicht auf der Strecke. Sind die im Fahrzeugboden untergebrachten Batterien erschöpft, erfolgt das Nachladen ziemlich fix. An einer Schnelladestation ist das Speicherreservoir in 30 Minuten zu 80 Prozent wieder befüllt. An einer schwächeren Wallbox dauert es gute 4,1 Stunden, anschließend sind die Akkus jedoch zu 100 Prozent wieder voll. Übrigens: Auch beim Ladeanschluss haben sich die Designer auch wieder etwas Besonderes einfallen lassen. Der befindet sich unter einer schwarzen Abdeckung auf der vorderen Haube. Somit ist er nicht nur gut zugänglich, sondern öffnet mit einem Klick auf die Fernbedienung sogar automatisch. Auch in diesem Punkt ist der Honda e wieder ziemlich außergewöhnlich und kein Stromer von der Stange. (ampnet/gb)

Daten Honda e Advance

Länge x Breite x Höhe (m): 3,89 x 1,75 x 1,51
Radstand (m): 2.54
Motor: Elektromotor, Hinterradantrieb
Leistung: 113 kW / 154 PS
Drehmoment: 315 Nm
Getriebe: automatisches Einganggetriebe
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 35,5 kWh
WLTP-Reichweite: 210 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,8 kWh
Ladezeiten: AC: 4,1 Std.; DC: 30 Min (zu 80 %)
Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1527 kg / max. 275 kg
Kofferraumvolumen: 171–861 Liter
Wendekreis: 9,2 m

Bereifung: v: 185/60 R16; h: 205/55 R16
Preis: 36.850 Euro

Bilder zum Artikel



„Deutsches Auto des Jahres 2021“ in der Kategorie „New Energy“: Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



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



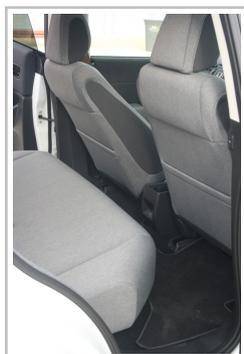
Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda