
Die technischen Herausforderungen sind nicht das Problem

Von Frank Wald, cen

Honda hat die Preise für sein erstes Elektroauto e bekannt gegeben. Mindestens 33 850 Euro soll der Stromer kosten, und noch einmal 3000 Euro mehr für die stärkere Variante mit 154 PS (113 kW). Im Vergleich mit Wettbewerbern ist das nicht nur teurer, auch die Reichweite fällt deutlich geringer aus. Projektleiter Kohei Hitomi erklärt im Interview mit unserem Autoren Frank Wald die Gründe.

Einer der größten Publikumsmagneten der IAA ist der kleine Honda e. Vor allem mit seinem schnörkellos-puristischen Design zieht der „City-Stromer“ die Blicke auf sich. So oder so ähnlich könnte auch ein Apple-Auto aussehen – allerdings auch was die Preisgestaltung betrifft. Denn bei der inoffiziellen Elektroauto-Währung (Preis für Reichweite) langt der kleine Japaner ordentlich zu. Ab 33 850 Euro startet der Honda e mit einem 136 PS-Elektromotor an der Hinterachse, 36 850 Euro kostet die Variante mit 154 PS und zusätzlicher Ausstattung. In beiden Fällen jedoch beschränkt der 35,5-kWh-Akku die Reichweite auf lediglich 220 Kilometer. Das ist deutlich weniger als bei den Wettbewerbern wie dem Opel Corsa-e (330 km), dem Peugeot e-208 (340 km) oder dem Renault Zoe Z.E. 40 (300 km). Kohei Hitomi, Projektleiter des Honda e erklärt die Hintergründe im Interview:

Mit dem Honda e ist Ihnen ein viel beachtetes Elektroauto-Debüt gelungen. Kleiner Schönheitsfehler: das Verhältnis von Preis und Reichweite liegt gut 100 Kilometer unter dem der meisten Konkurrenten. Wie ist das zu erklären?

„Die Reichweite ist natürlich immer proportional zur Batteriegröße. Man muss das in der Gesamtheit betrachten. Was ich in Reichweite und damit an Geld in Batteriegröße und Fahrzeugkonzeption stecke, kann ich nicht in anderes investieren. Uns waren jedoch die kompakte Bauform, Antrieb und Dynamik des Fahrzeugs, das Design, Infotainment und Konnektivität wichtiger als die reine Reichweite. Trotz kompakter Batteriegröße wollten wir die ganze Funktionalität, auch wenn der Kunde dann öfter mal nachladen muss. Und im Grundkonzept ist der Honda e ein urbanes Fahrzeug. Dafür ist die Reichweite nicht so entscheidend.“

Der Honda e überrascht mit seiner – zumindest für Honda – ungewöhnlichen und puristischen Gestaltung. Ist der Wagen also vor allem für Design- und Lifestyle-Kunden gedacht?

„Das Design spielt natürlich eine Rolle. Doch ganz generell zielt das Fahrzeug auf Kunden, die etwas Innovatives suchen, weg vom klassischen Antrieb und sich dem Neuen zuwenden. Ähnlich wie bei den Smartphones, die auch nicht mehr allein zum Telefonieren genutzt werden. Und das gilt nicht nur für das Design, sondern auch für das gesamte Package, die Konnektivität und die IT, die dahintersteckt.“

Viele Hersteller entwickeln ihr erstes Elektroauto als SUV oder Crossover. Warum hat Honda sich den klassischen Klein- oder Kompaktwagen ausgesucht?

„Das entstand aus zwei gleichzeitigen Überlegungen. Wir wollten zunächst ein kompaktes Fahrzeug entwickeln, nicht unbedingt mit Elektroantrieb. Wenn man aber heutzutage über ein Elektroauto nachdenkt, dann macht auch in unseren Augen ein urbanes Fahrzeug am meisten Sinn. Da wo die lokalen Abgasbelastungen am größten sind, ist man

sinnvollerweise mit einem Null-Emissions-Auto unterwegs. So war also die Größe für uns das Hauptanforderungsziel. Daraus ergaben sich dann alle weiteren Anforderungen wie etwa die Batteriegröße oder die Leistungsfähigkeit der Elektromotoren.“

Bis 2025 sollen alle Honda-Neuwagen in Europa elektrifiziert sein. Wie wird das Verhältnis Hybrid- und Elektroantrieb aussehen?

„Es sind erstmal keine weiteren Batterie-Elektroautos geplant. Der Rest wäre ein Mix aus herkömmlichen Hybridfahrzeugen oder gekoppelt mit Plug-in-Technik. Aber Honda ist für seine Flexibilität bekannt. Wenn Bedarf besteht, können wir reagieren.“

Honda ist einer der führenden Motorenhersteller weltweit und besonders bekannt für seine drehfreudigen Motoren. Womit wollen Sie sich in einer Zukunft der unterschiedslosen Elektromotoren differenzieren?

„Die honda-typische Drehfreude der Motoren war sicher gut für die herkömmlichen Antriebe. Für die elektrifizierten Motoren wird dieser Teil natürlich etwas verblassen, insbesondere was die Fahrbarkeit betrifft und erst recht vor dem Hintergrund des autonomen Fahrens. Die Differenzierung wird in eine andere Richtung gehen.“

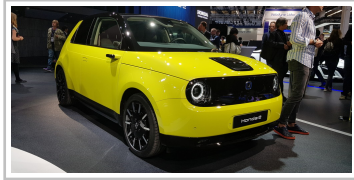
An welche Richtung denken Sie dabei?

„Um ehrlich zu sein, haben wir noch keine Antwort darauf, was in Zukunft typisch Honda sein wird, aber ich bin überzeugt, dass wir darauf eine Antwort finden werden. Im Moment, mit dem Honda e, liegt die große Differenzierung noch im Design. Aber auch das Gesamtpaket der unterschiedlichen Features, die zurzeit wohl kaum ein anderes Elektrofahrzeug auf dem Markt in sich vereint. Ein anderer Punkt, als eines der ersten, wichtigsten und beständigsten Eigenschaften von Honda, ist die Zuverlässigkeit. Das sieht man zwar nicht auf den ersten Blick, doch gerade sie ist ein Grund für unsere vielen loyalen Kunden.“

Was sind Hondas größte Herausforderungen auf dem Weg in die Elektromobilität? Stichwort Batteriemanagement, Dauerhaltbarkeit, Reichweite?

„Die technischen Herausforderungen, sind nicht so sehr das Problem, weil man im Prinzip weiß, was zu tun ist. Egal ob Reichweite, Miniaturisierung der Batterie, Energiedichte, Dauerhaltbarkeit – das alles sind Sachen, die einen Ingenieur reizen und herausfordern. Viel schwieriger sind die Fragen: Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Was sind die Ansprüche an den Individualverkehr? Welche Bedürfnisse haben die Kunden in Zukunft? Wo ist die Akzeptanzgrenze? An der Gestaltung des Individualverkehrs in der zu erwartenden Infrastruktur müssen wir mitarbeiten, um zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Lösung parat zu haben. Das sind sie größten Kopfschmerzen, die man übrigens nicht nur bei Honda hat.“ (ampnet/fw)

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/Frank Wald



Kohei Hitomi und unser Autor Frank Wald.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald