
Fahrbericht Honda Prelude: Emotionen treffen auf Effizienz

Von Guido Borck

Nach rund 20 Jahren Abstinenz feiert der Honda Prelude sein Comeback. Der traditionsreiche Name kehrt jedoch nicht als Sportwagen alter Schule zurück, sondern als moderner Vollhybrid. Während SUV-Modelle in fast allen Segmenten dominieren, setzt Honda bewusst einen Kontrapunkt. Der neue Prelude steht als elegantes, niedriges 2+2-Coupé auf der Straße und erinnert an eine Zeit, in der Fahrdynamik und Design wichtiger waren als Sitzhöhe.

Die Linienführung des Prelude wirkt flach, betont breit und dennoch kompakt. Besonders das muskulös geformte Heck mit dem durchlaufenden Leuchtenband zieht die Blicke auf sich. Auch die bündigen Türgriffe und die sauberen Oberflächen zeigen, dass hier die eine gute Aerodynamik eine Rolle spielt.

Im Innenraum orientiert sich der Prelude deutlich am Civic. Das Cockpit-Layout ist modern, übersichtlich und intuitiv bedienbar. Digitale Instrumente und ein mittig positionierter 9-Zoll-Touchscreen liefern aktuelle Fahrzeugdaten und ermöglichen die kabellose Verbindung von Smartphones. Positiv fällt auf, dass Honda weiterhin auf klassische Schalter und Drehregler für die Klimaanlage und die Lautstärke setzt. Das sorgt für eine einfache Handhabung, ohne den Blick zu lange von der Straße zu nehmen. Hilfreich ist außerdem die Vielzahl an Assistenzsystemen, die zuverlässig eingreifen. Einzig der Geschwindigkeitswarner meldet sich hartnäckig zu Wort und ließ sich bei unseren ersten Runden mit dem Japaner nicht vollständig deaktivieren.

Vorne sitzt man ausgezeichnet, wobei es eine Besonderheit gibt: Die beiden Vordersitze sind bewusst unterschiedlich gepolstert. Während der Fahrersitz straffer ausfällt und in Kurven für besseren Halt sorgt, ist der Beifahrersitz komfortabler abgestimmt. Beide sind zudem sehr bequem. Hinten geht es dagegen enger zu. Erwachsene stoßen hier schnell an ihre Grenzen, während Kinder oder Gepäck besser passen. Der Prelude ist eben ein typischer 2+2-Sitzer. Wird die Rückbank umgeklappt, wächst das Stauvolumen von 264 auf 760 Liter. Vor allem die große Heckklappe macht den Honda alltagstauglich.

Hybridantrieb statt Hochdrehzahlmotor

Unter der langen Motorhaube arbeitet nicht mehr, wie einst, ein VTEC-Saugmotor, sondern eine Kombination aus Benzin- und Elektromotor. Das bekannte Vollhybridsystem des Civic verbindet einen 2,0-Liter-Vierzylinder mit 143 PS und einen 135 kW (184 PS) starken E-Motor mit 315 Newtonmetern Drehmoment. Der Verbrennungsmotor dient dabei meist als Generator, während der Elektromotor den Antrieb übernimmt. Das sorgt für ein leises und kraftvoll-lineares Beschleunigen. Den Sprint von null auf 100 km/h erledigt der Prelude in 8,8 Sekunden und ist bei Bedarf bis zu 188 km/h schnell.

Eine weitere Besonderheit des Prelude ist der „S+ Shift“-Modus. Obwohl der Hybridantrieb ohne ein klassisches Getriebe auskommt, simuliert die Elektronik Schaltvorgänge. Der Modus wird per Knopfdruck auf die prominent platzierte „S+ Shift“-Taste an der Mittelkonsole aktiviert. Anschließend kann der Fahrer die vermeintlichen Gänge über die Schalt paddles am Lenkrad selbst wechseln. Beim kräftigen Beschleunigen dreht der Benziner spürbar hoch, während Zugkraftunterbrechungen beim Hochschalten und Zwischengas beim Herunterschalten täuschend echt nachgebildet werden. All das klingt verblüffend echt und bereitet einen großen Spaß.

Von komfortabel bis sportlich-straff

Auch das Fahrwerk, das der Prelude in weiten Zügen aus dem sportlichen Civic Type R übernommen hat, macht Spaß. Damit lässt sich der Japaner leichtfüßig um die Kurven zirkeln. Dank der serienmäßig eingebauten adaptiven Dämpfer fährt er sich zudem sehr

ausgewogen. Die Dämpfung ist von komfortabel bis sportlich straff einstellbar, ohne dabei zu hart zu sein. Auch der Verbrauch ist in Ordnung. Im Schnitt waren es exakt 6,3 Liter und selbst bei flotter Gangart stieg der Verbrauch nicht über 8,4 Liter an.

Damit positioniert sich der neue Honda Prelude zwischen emotionalem Design und technischer Effizienz. Er richtet sich an alle, die ein klassisches Fahrerauto mit moderner Hybridtechnik suchen. Der Marktstart für das Coupé ist im Frühjahr 2026, der Einstiegspreis liegt bei 49.500 Euro. (aum)

Daten Honda Prelude

Länge x Breite x Höhe (m): 4,53 x 1,89 x 1,35
Radstand (m): 2,60
Antrieb: R4-Benziner, 1993 ccm, Hybrid, FWD, Aut.
Leistung Benziner: 105 kW / 143 PS bei 5900 U/min
Max. Drehmoment: 186 Nm bei 4500 U/min
Leistung E-Motor: 135 kW / 184 PS
Max. Drehmoment: 315 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,2 Liter
CO₂-Emissionen: 117 g/km
Leergewicht / Zuladung: 1545 kg / 305 kg
Kofferraumvolumen: 264–760 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Basispreis: 49.500 Euro

Bilder zum Artikel



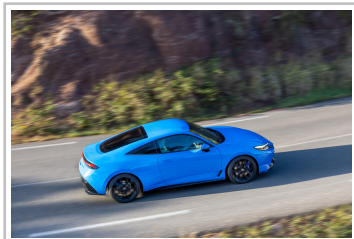
Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



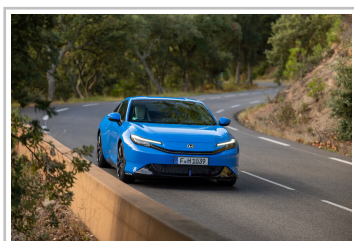
Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



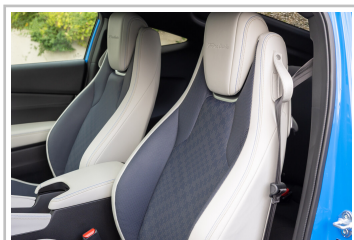
Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität



Honda Prelude.

Photo: Honda via Autoren-Union Mobilität
