

---

## Vorstellung Honda e: Der Stadtverordnete

Von Hans-Robert Richarz

Erstmals das Licht der europäischen Öffentlichkeit erblickte der Honda e auf dem Genfer Automobilsalon im Frühjahr. In den Monaten danach rückte der Automobilkonzern aus Tokio scheinbar schrittweise mit Neuigkeiten und Informationen zu seinem ersten, voll elektrifizierten Automobil heraus. Jetzt durfte erstmals eine Handvoll Journalisten leibhaftig hinter dem Steuer eines Honda e Platz nehmen und das Auto bewegen. Wenn auch das Fahrerlebnis auf 20 Minuten und einen Kurs innerhalb des Honda-eigenen Geländes in Erlensee im Main-Kinzig-Kreis in Hessen beschränkt war, so hinterließ es einen mehr als positiven Eindruck: Der Kleine hat eine ganze Menge Potenzial – in erster Linie für den urbanen Verkehr.

Vom Design her muss man den Honda e einfach lieben. Er soll zwar laut den Worten von Kohei Mitomi, dem Honda-e-Projektleiter, an den Honda Civic der ersten Generation von 1972 erinnern. Doch das zu erkennen verlangt den geschulten Blick eines professionellen Designers. Vom Civic hat das Auto die runden Scheinwerfer und das freundliche Gesicht. Der e weist weder Ecken noch Kanten auf, er zeigt ansehnliche Rundungen von vorne bis hinten. An der Front ziert ein schwarzes Oval den Bereich, der bei einem Auto mit Verbrennungsmotor die Aufgabe eines Kühlergrills übernimmt, den ein Elektroauto aber nicht benötigt. Dieses Gestaltungselement wiederholt – sich mit Ausnahme der vorderen Klappe, unter der sich die Steckdose zum Aufladen verbirgt – am Heck.

Kotflügelabsenkungen über den Rädern deuten auf vorhandene Bizeps hin, die er – wenn gewünscht – auch einsetzen kann. Denn sein Elektromotor, der von einer kompakten Lithiumionen-Batterie von Panasonic mit einer Kapazität von 35,5 kWh gespeist wird, leistet bis zu 150 PS (110 kW) und liefert ein Drehmoment von über 300 Newtonmetern. Das ist ein stolzer Wert für den nur 3,90 Meter langen Kleinwagen, der als erster Honda auf einer neuen, speziellen EV-Plattform gebaut wurde.

Weniger majestätisch fallen die Reichweite von rund 200 Kilometern und die Dauer einer Schnell-Ladung auf 80 Prozent der Batteriekapazität in 30 Minuten aus. Doch für seine hauptsächliche Rolle als Zweit- und Stadtauto dürften diese Werte maßgeschneidert sein. Alles andere wäre kontraproduktiv, ist bei Honda zu hören: „Immer mehr Reichweite anzubieten macht die Autos größer, schwerer und teurer.“ In der Pressemitteilung heißt es deshalb auch unmissverständlich und unter Verzicht auf eine sonst Japan-übliche Bescheidenheit: „Der Honda e wurde entwickelt, um die Bedürfnisse des modernen Lebensstils zu erfüllen. Er erreicht eine einzigartige Kombination aus herausragendem Design, fortschrittlicher Funktionalität und sportlicher Fahrdynamik, um das perfekte Fahrzeug für die städtische Umgebung zu schaffen.“ Also kam es den Japanern in erster Linie darauf an, ein passendes Paket für den Stadtverkehr zu schnüren. Das ist gelungen.

Weil sich die Batterie tief mittig unter dem Fahrzeugboden befindet, liegt der Schwerpunkt des Fahrzeugs in einem günstigen Bereich. Mit einer Gewichtsverteilung des rund 1500 Kilo schweren Autos von 50 zu 50, seiner breiten und dennoch kompakten Größe und kurzen Überhängen vorne und hinten erreichten die Ingenieure ein optimales Verhältnis zwischen Stabilität und Fahrverhalten. Das macht sich besonders vorteilhaft bei schnellen Richtungsänderungen und beim Spurwechsel bemerkbar, was bereits bei der ersten Probefahrt in Erlensee positiv zu spüren war. Dazu trägt nicht zuletzt der geringe Wendekreis von nur 8,6 Metern bei, der sich vor allem im dichten Verkehrsgewühl und manch schmalen Sträßchen in den Innenstädten als Erleichterung erweisen wird. Mit der Preisgabe weiterer technischer Daten hält sich Honda noch zurück, weshalb das Auto bei

---

der Vorab-Präsentation auch die Bezeichnung „Honda e Prototyp“ hatte.

Zu verdanken hat die bei Bedarf vorbildlich ausfallende Kehrtwende der Wahl des Antriebs. Der geschieht nämlich nicht wie sonst zumeist bei Autos dieser Größe üblich, über die Vorder- sondern über die Hinterräder. Das ermöglicht auch eine bessere Lenkung und Führung der Vorderräder.

Zwei Techniken im Honda e verdienen besondere Erwähnung. Da ist einmal die Einzelpedalsteuerung, die es der Fahrerin oder dem Fahrer erlaubt, nur mit dem Gaspedal sowohl zu beschleunigen als auch zu bremsen. Bei gedrücktem Gaspedal beschleunigt das Auto wie gewohnt, wird es losgelassen, erfolgt eine automatische Nutzbremmung, die das Fahrzeug verlangsamt. Die Einzelpedalsteuerung verbessert die Effizienz des Fahrens in städtischen Umgebungen und verringert die Notwendigkeit, mehrere Pedale zu verwenden und beide Füße einzusetzen. Dadurch wird das Fahren mit maximaler Kontrolle einfacher.

Die andere Besonderheit besteht im Wegfall der Außenspiegel, deren Aufgabe rechts und links jeweils eine Kompaktkamera übernimmt. Im Vergleich zu herkömmlichen Außenspiegeln sollen sich dadurch der Luftwiderstand in diesem Bereich um etwa 90 Prozent verringern und die Windgeräusche minimieren. Laut Honda bringt „diese Technologie, eine Premiere im Kompaktsegment, signifikante Vorteile für Design, Sicherheit, Aerodynamik und Verfeinerung“. Man kann allerdings darüber streiten, ob diese Technik auch für den Menschen am Steuer so viele Vorteile bringt. Denn die Kameras, die übrigens auch den toten Winkel minimieren können, liefern ständig Livebilder auf zwei Sechs-Zoll-Bildschirme im Fahrzeug an beiden Enden des Armaturenbretts. Das könnte – zumindest bis ein gewisser Gewöhnungseffekt eintritt – die Konzentration auf den Verkehr beeinträchtigen, zumal sich im Blickfeld weitere Digitalanzeigen und Touchscreens befinden wie zum Beispiel das Navi.

Nichts zu meckern gibt es beim Platzangebot vorne wie hinten für insgesamt bis zu vier Erwachsene und der Innenausstattung. Lediglich die Holzimitate am Armaturenbrett sind Geschmackssache. Nur mit Raum für Gepäck sieht es etwas mager aus, was bei einem Stadtfahrzeug aber wohl keine herausragende Rolle spielt.

Der Honda e, der ab Frühjahr 2020 bei den Händlern stehen wird, ist der erste Schritt der Marke auf dem Weg zum selbstgesteckten Ziel im Jahr 2025. Von diesem Datum an sollen alle in Europa angebotenen Honda Modelle elektrifiziert sein – als Hybrid, Plug-in Hybrid oder voll elektrisch. Wer sich bereits jetzt für den Neuling entscheiden möchte, kann sich gegen eine Anzahlung von 800 Euro in die Bestelllisten eintragen lassen und erhält den kompletten Betrag zurück, falls er sich doch anders entscheiden sollte.

Eine solche Entscheidung ist vielleicht nicht verkehrt. Wie der Nachrichtensender ntv berichtete, sollten sich Interessenten beeilen, wenn sie noch 2020 den 3,90 Meter langen Viertürer fahren wollen. Denn für Deutschland seien nur 1500 der insgesamt 5000 für Europa reservierten Exemplare vorgesehen, aber schon jetzt 240 Vorbestellungen eingegangen. Und das obwohl über den Preis bei Honda nur zu erfahren ist, er würde in der Gegend von 30 000 Euro liegen. Genaueres soll anlässlich der Internationalen Automobil Ausstellung IAA in Frankfurt im Herbst veröffentlicht werden. (ampnet/hrr)

---

## Bilder zum Artikel



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Honda

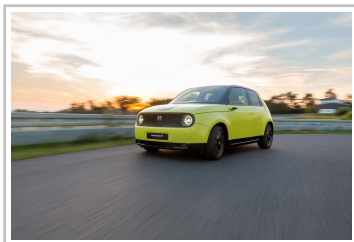
---



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

---