



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

In Anlehnung an den Ur-Civic entstand eines der sympathischsten Gesichter der E-Mobilität

Rollendes Tamagotchi

Knuffig, mutig, sparsam: das ist der Stromer von Honda. Nur sind diese Tugenden dann nicht immer an der passenden Stelle zu finden. Auf Tour mit dem derzeit sympathischsten aller E-Mobile.

VON Autoflotte GETESTET

- +
 - | ein Design, das Freude macht
 - | Tolle Ausstattungsdetails (Spiegelkameras, LED-Leuchten)
 - | in der Stadt wendig und ein Spaß-Mobil
- - | Tempo, das keine Freude auf der Autobahn macht
 - | hoher Preis
 - | Platz im Fond nur für Kinder

Diese Reise beginnt mit einem 40-Tonner. Wobei: Voll ausgeladen war der Sattelzug nicht. Denn er kam nur mit unserem japanischen Testwagen auf dem Rücken angefahren. Und dieser einzige Passagier ist eher ein Leichtgewicht mit seinen gut eineinhalb Tonnen, das sieht man ihm in einigen Details an. Aber dazu später mehr.

Dass der Stromer nur Huckepack genommen werden konnte – und damit eine ganze Menge CO₂ verursachte – liegt am größten Manko des eigentlich ziemlich coolen Honda e. Er kann – normal im Straßenverkehr bewegt – definitiv nicht länger als 100 Kilometer Radius abbilden. Wer auf die Schnellstraße wechselt, reiht sich automatisch ein zwischen Mercedes-Benz und Volvo. Allerdings nicht auf der linken, sondern auf der rechten Spur, wo die Schwergewichte dieser Marken unterwegs sind und auch schon mal ungemütlich werden können, wenn man es mit dem Tempo-Drosseln allzu genau nimmt. Der Honda e erobert zwar Herzen in der Stadt, aber bleibt am Truck-Stop Mutterseeelenallein.

One-Pedal at its best

Also gesellen wir uns wieder ins Urbane. Hier hilft die Rekuperation zuverlässig – als One-Pedal-Drive agiert das als E-Auto durchdachte und auf die Straße gebrachte City Car exzellent. Was Rückgewinnung bei einem starken Gefälle heißt, wird wiederum auf der Autobahn-Etappe klar. Die Geislinger Steige auf der A8 abwärtszurollen, füllt den Akku und damit den Kilometervorrat um unglaubliche 20 Kilometer – also mehr als zehn Prozent. Eine solch gute Rückgewinnung konnten wir bisher nur aus dem Phev der neuen C-Klasse. Hier heißt es, dass 300 Höhenmeterunterschied für zwei Kilowatt Energiegewinn reichen – was bei 20 kWh je 100 Kilometer Verbrauch dann zehn Extra-Kilometer wären.

Der Honda bremst sich im One-Pedal-Drive-Mode also weit nach vorn. Ist dieser nicht aktiv, fällt die Unterscheidung der vier Rekuperationsstufen schwer. Gehen wir nochmal einen Schritt zurück, zum Einstieg. Dieser gelingt nämlich super einfach, da es



1



2



3



4



5



6



7

1 Das Außendesign stammt aus den 1970ern, das Innere stimmigerweise auch. Design: Eichenschrankwand, Technik: neue Mobilität
 2 Die Bildschirme sind gleich groß und können hin- und hergeschoben werden. Das Bedienkonzept ist logisch, Bedienelemente gibt es aber immer noch
 3 Das Laden ist beim Honda e wie Luftholen. Zwingend nötig. Aber es klappt auch gut auf der gesamten Reise (maximal AC: 6,6/DC: 100 kW)
 4 Statt Außenspiegel gibt es Kameras an den Türen, die recht tief sitzen
 5 Der Blick auf den Monitor ersetzt den Blick in den Spiegel. Das bekommt man schneller hin, als man anfangs denkt
 6 Vorn ist das Platzangebot noch okay, die Sitze sind aber eher für Stadt-Touren gemacht
 7 Schicke Sicherheitsgurte, aber die Sitzbank ist weich und Platz für die Füße ist rar

keine Stolperstufe gibt, man also in den Stromer hineingleiten kann. Plan geht es auch im Cockpit zu. Kein Motortunnel stört, sondern der freie Platz wird durch einen ausziehbaren Cupholder und eine Stofftasche für kleine Materialien perfekt genutzt, dabei aber immer noch Platz bleibt. Die drei Quadrate in der Mittelkonsole dienen dort als optisch gelungener Stauraum.

Eiche rustikal

Die Optik des Armaturenrägers erinnert an die Art von Weltempfänger, der früher in die Schrankwand integriert worden ist. Holz-Optik Marke „Eiche rustikal“. Dazu das stimmige Besteck an Drehknöpfen und Schaltern. Das hilft auch bei der Bedienung, denn noch kein Konzept außerhalb

der Tesla-Welt funktioniert aus Sicht der Dienstwagenfahrer komplett digital. Ein paar Knöpfe und Regler dürfen immer bleiben. Es reicht, dass der Rest wie ein Smartphone wirkt. Im Honda sind dies die beiden 12,3 Zoll großen Displays, zwischen denen man die Anzeigen hin- und herschieben kann. Was Übersichtlichkeit bringen kann, aber auch Ablenkungspotenzial in sich birgt. Für weniger Ablenkung sorgt die eigentlich wichtigste Anzeige – die des aktuellen Tempos. Denn das Zwei-Speichen-Lenkrad verdeckt die sehr klein geratene digitale Geschwindigkeitsanzeige zum Großteil. Ganz klein ist leider auch die Tageskilometeranzeige.

Der Blick in die Außenspiegel kann man sich indes gleich ganz sparen, denn die beiden Ohren des Autos gibt es nicht mehr. Sie sind zwei kleinen Kameras gewi-

chen, die recht tief am Tür-Rahmen angebracht wurden und tags wie nachts überzeugende Bilder von der Außenwelt ins Innere bringen. Der Rückspiegel ist ebenso digital – wenn gewünscht. Das ist immer noch „state of the art“. Die Kameras bleiben übrigens auch nach dem Ausschalten des Motors aktiv, damit nicht beim Aussteigen etwas passiert.

Zwei- statt Viersitzer

Der 3,90-Meter-Floh (8,6 Meter Wendekreis) ist ein wahrer Vernetzer. Neben dem 230-Volt-Anschluss gibt es 12 Volt, zwei USB-Anschlüsse sowie eine HDMI-Buchse. Wer die zwei USB-Anschlüsse im Fond nutzen soll, ist leicht zu erraten: Kinder. Denn für Erwachsene ist das Platzangebot deutlich zu schmal. In zwei Paaren finden sich



Der Kofferraum ist ein Räumchen von 171 Litern, maximal sind 861 Liter mitführbar

im Dachhimmel über der Rückbank kleine LED-Leuchten, die über immens große Lichtschalter zu leuchten beginnen. Bescheidenheit ist auch im Kofferraum die beste Tugend. Denn mit 171 Litern ist der Platz beengt, wengleich zwei Zurrösen beim Verzurren helfen. Ganz vorn beim Fahrer ist es natürlich besser.

Da aber elektrische Sitze kilogrammschwere Mitreisende sind, entfallen sie im Honda e. Justiert wird wie im Transporter, indem man den Hebel zieht und seinen Rücken gegen den Sitz drückt. Der Stoff ist zudem schmutzanfällig. Insgesamt ist viel Hartplastik im Interieur zu finden, das eine gewisse Kratzanfälligkeit ins Innere bringt. So bleibt der Tipp: Gehe mit dem Honda e so behutsam um, als wäre es ein fahrendes „Tamagotchi“.

Gewusst wo (und wie)

Etwas an eine Eierschale erinnern die zahlreichen Aussparungen der Außenhaut. Die Türen sind rahmenlos, die Heckklappe spart den Platz um die Leuchten aus. Die Motorhaube wiederum wird zentral um die Ladeanschlüsse ausgeschnitten. Das ist nicht neu, vor allem nicht bei E-Modellen wie etwa beim Mini E, aber es fühlt sich für ein so teures City Car zweifelhaft an. Die Ladebuchsen sind zentral auf der Motorhaube zu finden, was das Parken vereinfacht, denn man hat immer Zugang, da der Weg von der Front des Stadtfalters zum Ladepunkt überschaubar bleibt. Beim Öffnen der Ladeklappe hilft ein kleiner schwarzer Knopf. Von dessen Existenz man lieber vorher weiß, denn er ist schwer zu sehen. Auch beim entriegeln der Ladekabels hilft ein solch kleiner schwarzer Knopf.

Da scheint also ein System dahinterzustehen. Konsequenter und schön, wäre es zum Beispiel, wenn das Sonnendach zu öffnen und in die zweite Reihe übergehen würde, aber die haben ja die LED-Leuchten.

12 kWh in der Stadt

Bevor die wichtige Energieanzeige das Ladeleuchten beginnt, braucht es manchmal Ruhe und ein stehendes Fahrzeug. Zum einen braucht das Navi sehr lange, um die nächste Ladesäule zu finden, zum anderen werden nur wenige direkt auf einen Blick angezeigt. Für den Rest müsste man in der Ansicht scrollen, aber das geht aus Sicherheitsgründen nicht. Immerhin sind schnellladefähige 100 kW möglich, was den 35,5 kWh-Akku recht fix mit Energie füttert.

Apropos Energie. In der Stadt tanzt der kleinste Honda bei Sommertemperaturen um die 12-kWh-Marke, was die 200 Kilometer in Denkweite bringt. Bei verdoppeltem Stadttempo, also bei ca. 110 km/h, werden daraus aber bereits 16 kWh, was aus dem „überregionalen“ Aktionsradius einen „lokalen“ macht. Für den local hero ruft der

DAT-PROGNOSE

Honda e Advance-Paket

Mit Sonderausstattung nach 36 Monaten:

- 15.000 km/Jahr: 43,3 %
- 25.000 km/Jahr: 37,0 %
- 40.000 km/Jahr: 28,8 %



Honda e Advance-Paket

Testwagenpreis: 30.966 Euro

E-Motor | 113 kW/154 PS | 315 Nm

8,3 s | 145 km/h | 1-Gang-Automatik

WLTP-Reichweite: 210 km

17,2 kWh/100 km | Batterie: 35,5 kWh

Ladetempo: 6,6 kW (AC) und

100 kW (DC)

3.895 x 1.750 x 1.512 mm

171 – 861 l

HK: 13 | TK: 16 | VK: 25

Service: nach Anzeige

Garantie: 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Konfigurator mindestens 28.445 Euro auf. Der Japaner mit dem Advance-Paket, wie bei uns, hat dann 31.933 Euro auf dem Preisschild stehen, dafür aber auch alles an Bord, was es braucht. Nur den 40-Tonner gibt es eben nicht bei jeder Auslieferung gleich mit dazu. *Rocco Swantusch*



Der e-Advance hat 154 PS zu bieten, der Standard-Stromer bringt 136 PS mit. Das Drehmoment ist in beiden Fällen gleich groß mit starken 315 Nm