
Die deutschen Autos des Jahres (5): Der Honda e

Von Jens Meiners

Das Angebot an Elektroautos wächst weiter – und so traten in der Klasse "New Energy" des Preises „German Car of the Year“, die reinen Elektrofahrzeugen und Wasserstoff-Autos vorbehalten ist, nicht weniger als 15 Neuvorstellungen gegeneinander an. Der Sieg ging an ein ungewöhnliches Fahrzeug: den Honda e.

Der kompakte Japaner ist konzeptionell von der Fahrzeugstudie Honda EV Concept abgeleitet, die 2017 auf der Frankfurter IAA für Furore sorgte. Der Kleinwagen war damals bei Publikum und Fachpresse so gut angekommen, dass Honda umgehend die Umsetzung in die Serie in Angriff nahm.

Dabei ist der Honda e zum Viertürer geworden, die Proportionen wurden etwas entschärft, und die breitenbetonte, mit einem horizontalen Lufteinlass unterstrichene Frontansicht der Studie wich einem etwas harmloseren Gesicht. Am Heck wiederum spiegelt der Honda e jetzt die Frontansicht, während das EV Concept mit quadratischen Rückleuchten auftrumpfte.

Andere Elemente der Studie wurden beibehalten, etwa die kamerabasierten Außenspiegel oder die Anmutung der horizontal betonten, hochmodernen Armaturentafel. Das Infotainmentsystem ist anderen Anbietern weit voraus: Mit dem Honda e erprobt die Marke eine neue digitale Architektur, die in einigen Jahren auch in anderen Modellen der Marke verfügbar sein soll.

Ein weiteres Element aus der Studie ist die dunkle Rauchglasklappe auf der Frontpartie, unter der sich der Ladeanschluss versteckt. Das Farb- und Materialkonzept im Interieur ist überzeugend: Stoff- oder Ledersitze und anspruchsvolle Dekorleisten verströmen echte Lounge-Atmosphäre. Der Sprung nach vorn ist gewaltig.

Im Gegensatz zu vielen anderen Elektroautos geht es beim Honda e nicht um eine besonders große Reichweite: Mit seinem 35,5-kWh-Akku ist im Zyklus bereits nach 222 Kilometern Schluss. Der kleine Japaner ist eben ein Stadt- und Spaßauto.

Und der Fahrspaß ist groß, weil der e für ein Elektroauto eben ungewöhnlich leichtfüßig ist. Stolze 154 PS (113 kW) und 315 Newtonmeter Drehmoment treiben den Kleinwagen in 8,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 145 km/h wird allerdings abgeregelt. Doch der kompakte Hecktriebler ist nicht für die Autobahn gedacht, sondern für die Stadt und die Landstraße. Dort spielt er die Vorzüge der direkten Lenkung und der perfekten Gewichtsverteilung aus. Und dort können ihm auch deutlich leistungsstärkere Autos nicht davonfahren. In der Stadt wiederum begeistert der extrem kleine Wendekreis von nur 8,6 Metern.

Mit einem Preis von 32.997 Euro ist der Honda e nicht billig, dafür jedoch überaus üppig ausgestattet – unter anderem mit Navigationssystem, Panoramadach und den eingangs erwähnten kamerabasierten Außenspiegeln. Nicht zuviel für das deutsche „New-Energy“-Auto des Jahres – zumal auch noch Subventionen für den Elektroantrieb winken. Wer von den fünf Finalisten am Ende das „Deutsche Auto des Jahres 2021“ geworden ist, verrät die Jury Anfang nächster Woche. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Honda e.

Foto: Auto-Medienportal.Net