



Joep de Heer
26 september 2020

Eindeloos uniek

Kijk maar eens goed. Dit is geen concept car of pre-productie versie. Dit is de volledig elektrische Honda e, en deze auto is gewoon te koop bij iedere willekeurige Honda dealer. Rijdend in de e wordt je op straat door menigeen nagekeken, krijg je regelmatig een opgestoken duim van een mede weggebruiker en sta je op iedere verjaardag in het middelpunt van de belangstelling. Het sympathieke voorkomen van de auto laat je hart smelten. Honda maakt een absoluut feest van haar allereerste volledig elektrische productiemodel. Het Japanse merk is al jaren bezig met hybride techniek en wil over een paar jaar van alle modellen uit de vloot een elektrisch of een hybride aandrijving aanbieden. Een behoorlijk streven! Hoog tijd om kennis te maken met de elektrische techniek van deze sympathieke stadsmini.



Modern in een retro jasje

Zoek online maar eens naar de Honda N600 en er wordt direct duidelijk waar Honda de inspiratie voor de e heeft gevonden. De ronde vormen, korte motorkap en totale lengte van slechts 3,90 meter maken samen een retro auto met moderne invloeden. De buitenspiegels zijn weggelaten en in plaats daarvan zijn aan beide zijden camera's gemonteerd die je zicht naar achteren geven. Dit designelement kwamen we tot op heden slechts een keer eerder tegen bij de Audi E-tron. De handgrepen voor de achterdeuren zijn verborgen in het raampaneel en daarmee vergelijkbaar weggewerkt als zijn elektrische concurrent de Renault Zoe. De handgrepen van de voordeuren zijn verzonken in de carrosserie en klappen uit bij ontgrendeling of als je met de sleutel in de buurt van de auto komt. Prominent op de motorkap is een zwart deksel geplaatst waarachter de stekeraansluiting is te vinden. Honda deed dit bewust om aan iedereen te laten zien dat deze auto elektrisch wordt aangedreven. Het brede zwarte front waarin de lichtunits aan de voorzijde verwerkt zijn, lijkt wel een kopie van de achterzijde. Beiden aan weerskanten voorzien van ronde lampen en in het midden het Honda logo. De C-stijl is meegespoten in de carrosseriekleur, waardoor een

omgekeerde haaienvin ontstaat. Over kleuren gesproken; de Honda e is slechts leverbaar in de vijf carrosseriekleuren zwart, grijs, geel, blauw of wit.



Thuiskomen

De binnenzijde van de Honda e is net zo uniek als de buitenzijde. Honda heeft de wens de gebruiker van de e het idee te geven zich in een huiskamer te bevinden. Om die reden is veel gebruikgemaakt van (imitatie) houten onderdelen en zijn de stoelen bekleed met een stof dat je ook thuis op je bank zou kunnen vinden. Ook aan praktische middelen is gedacht, zo is er een geaard 230V-stopcontact en een HDMI-aansluiting in het middenconsole verwerkt. Hiermee is het in praktijk mogelijk om je Playstation of Chromecast mee te nemen en deze te gebruiken in de auto. Een beter thuisgevoel is bijna niet mogelijk.

Het meest opvallende zijn de vijf schermen die over de gehele breedte van het dashboard lopen. De twee 12,3 inch schermen in het midden zijn onafhankelijk te bedienen door de bestuurder en de passagier en kunnen door een druk op de knop

Honda e 35,5 kWh Advance

worden verwisseld met elkaar. Achter het stuur is een scherm met daarop de informatie over snelheid en verbruik. Aan de twee uiterste zijde zijn de schermen te vinden die het camerabeeld weergeven van de twee camera's aan de zijkanten van de auto. Hierin zie je het beeld dat je normaliter door de buitenspiegels zou zien. Deze twee schermen gaan pas op zwart als de auto wordt verlaten en afgesloten. Als vijf schermen nog niet genoeg zijn kan je ook de binnenspiegel nog veranderen in camerabeeld. Zoals het een hippe auto betaamd zijn er allerlei gimmicks verborgen in de systemen. Zo is het mogelijk om zelf een bureaubladachtergrond te kiezen voor je middenschermen en kunnen de schermen worden omgetoverd in verschillende soorten aquaria waarbij zelf kan worden gekozen hoeveel en welke soort vissen erin rondzwemmen.



Gemaakt voor de stad

Dat de Honda e een typische stadsauto is blijkt wel uit de beperkte steun die de voorstoelen je bieden. Zo zijn de verstelmogelijkheden beperkt en is een steuntje in de rug niet mogelijk. De armsteun is weggelaten en na een uur rijden wordt het echt tijd

om de benen te strekken. Heb je achterin passagiers dan mag je ieder half uur wel een break inlassen. De ruimte achterin is zeer beperkt, waardoor het voor een volwassene amper mogelijk is een fijne houding te vinden. De kofferbak is met 171 liter zeker niet de grootste binnen zijn soort en zit met twee grote boodschappentassen al nokvol, en dan moeten de laadkabels er nog bovenop!

Het rijden van een kleine auto is ideaal voor in de stad, maar er is nog een voordeel. Er is namelijk geen grote batterij of dikke elektromotor nodig om een kleine auto van A naar B te krijgen. Eerlijk is eerlijk, het gewicht van meer dan 1500 kg doet natuurlijk wel een flinke duit in het zakje bij de e. In de bodem zit een Lithium Ion batterij verborgen van 35,5 kWh die, afhankelijk van de gekozen uitvoering, een vermogen heeft van 136 pk of 154 pk. In beide gevallen telt het koppel 315 Nm. De sprint van 0-100 km/u is in de snelste versie 8,3 seconde en met 9 seconde is de 136 pk versie maar een fractie minder snel. Het direct beschikbare koppel zorgt ervoor dat je als een projectiel wordt weggeschoten en maakt het optrekken iedere keer tot een klein feestje. In combinatie met achterwielaandrijving maakt dit een heerlijke auto om mee op stap te zijn.

Met een druk op de knop is het niet meer nodig om het rempedaal te gebruiken. Met single pedal control wordt, zoals de naam al doet suggereren, zowel de rem als het versnellen gerealiseerd met een enkel pedaal. Druk je het stroompedaal in, dan versnelt de auto, laat je het gas los dan wordt er geremd tot stilstand. De mate waarin de auto remt (en daarmee ook remenergie terugwint in de accu) kan worden verhoogd en verlaagd met de flippers achter het stuur. Het vergt wellicht wat gewenning maar na een paar dagen rijden wil je niet meer anders. Uiteraard wordt het rempedaal nog wel gebruikt als er plotseling veel vaart moet worden geminderd, maar het grootste deel van de tijd is het gas loslaten voldoende om de auto tot stilstand af te laten remmen. Groot nadeel is dat je bij iedere nieuwe reis je de functie opnieuw moet inschakelen om er gebruik van te kunnen maken.



Uniek heeft een prijs...

Hoog tijd om eens de prijs van deze jonge elektrische Japanner te bespreken. Honda houdt het zeer overzichtelijk. Al eerder spraken we over de keuze uit slechts vijf carrosseriekleuren. De keuze uit de verschillende uitvoeringen is nog overzichtelijker dan die van de kleuren. Je kan kiezen uit de Honda e met 136 pk of de Honda e Advance met 154 pk. Beide elektromotoren leveren je een koppel van 315 Nm, wat direct beschikbaar is bij acceleratie. De prijs van de E start bij 35.330 euro. De e Advance wordt voor 3000 euro meer van eigenaar gewisseld. Een flinke bak met geld voor een auto die net zoveel ruimte biedt als de gemiddelde A-segmenter. Voor het bedrag van ruim 35 mille krijg je bij Honda wel een auto die vanaf de basis al nokvol in de accessoires zit. Denk hierbij zelfs aan adaptieve cruise control, panoramadak en slimme connectiviteit met je mobiele telefoon. Doorsparen voor de E Advance is enkel nodig als je behoefte hebt aan het 230 V-stopcontact, een premium audiosysteem en de Honda Parking Pilot. Er mag bij het laatste uitrustingsniveau worden gekozen uit 16 inch of 17 inch lichtmetalen wielen. Houdt echter wel in je achterhoofd dat een grotere wielmaat je 12 km minder rijbereik levert op een volle accu. Dat is toch een flinke hap

Honda e 35,5 kWh Advance

uit de slechts 222 kilometer opgegeven actieradius die deze Honda e met zich meedraagt.

We snappen volledig dat je valt voor de looks van deze leuke elektrische stadsmini, maar willen toch van het moment gebruik maken om te onderzoeken wat de concurrentie ons te bieden heeft. Een auto die qua aansprekende looks het dichtst bij de Honda staat is de Mini Electric die voor 34.900,- euro bij de dealer wordt aangeprezen. De accucapaciteit is met 32,6 kWh vrijwel gelijk en met het opgegeven bereik van 234 km actieradius kunnen de Honda e en Mini Electric door het leven gaan als gelijken. Goedkoper is de Renault Zoe met een vanafprijs van 33.590,-. Met een opgegeven actieradius van 395 km uit een batterij van 52 kWh kom je met deze auto een stuk verder dan de Honda e en de Mini Electric. Het uiterlijk van de Zoe mag dan minder spannend zijn; er zijn wel meer personalisatiemogelijkheden.



Laat je gevoel spreken

Laten we alle rationaliteit over boord gooien. De Honda e koop je niet omdat je een

Honda e 35,5 kWh Advance

kleine stadsauto nodig hebt of omdat hij elektrisch is. De Honda e koop je om zijn ontzettend leuke looks, het verbazingwekkende interieur en alle positieve feedback die je krijgt vanuit je omgeving. Perfect is de auto absoluut niet. Voor een verhuizing kan je nog beter een winkelwagen gebruiken dan de kofferbak van de E, de actieradius van rond de 200 km is mager en vrijwel iedere concurrent is vele malen goedkoper. Neem bijvoorbeeld de Skoda Citigo Electric of Peugeot e-208 waarbij je zo al een paar duizend euro bespaard en de actieradius hoger ligt.

Verwacht maar niet dat de Honda e een verkooptopper gaat worden, vooral als Nederlander denk je wel dubbel na voordat je zo'n fiks bedrag uitgeeft aan een auto. Groot voordeel hiervan is dat je echt uniek bent als jij de auto dan juist wel koopt. Ook zal vanaf dat moment je dag een stuk vrolijker verlopen. Want zeg nu zelf; je kan toch niet anders dan instappen met een grote lach op je gezicht als je rondrijdt in de Honda e.

Plus

- + Uniek
- + Nooit meer chagrijnig
- + Verfrissend

Min

- Actieradius
- Ruimte aan boord
- Prijs