
Vorstellung Opel Ampera-e: Klassenprimus bei den Stromern

Von Peter Schwerdtmann

Selten trifft ein neues Auto auf solch eine Gemengelage: Stolz auf die Reichweite von rund 500 Kilometern mit einer Batteriefüllung und Stolz auf diesen Quantensprung mischt sich mit Fragen zur Zukunft außerhalb von General Motors und nach dem zukünftigen Umgang mit ehemaligen General-Motors-Modellen im neuen PSA-Umfeld. Das ist eine Menge Ballast und Vorfreude für den batterieelektrischen Opel Ampera-e.

Seit 20. April kann der Opel Ampera-e in Deutschland gegen eine Gebühr reserviert werden, die beim Kauf angerechnet wird. Probefahrten werden hierzulande vom 24. Juni an bei den rund 40 ausgewählten Ampera-e-Händlern möglich sein. Zu Lieferfristen mag sich aber heute noch niemand äußern, denn der Andrang könnte groß sein – so wie in Norwegen, wo inzwischen bereits 4000 Verträge vorliegen. Nun bietet Norwegen jede Menge an finanziellen und ideellen Vorteilen zur Förderung der Elektromobilität. In Opels Heimatmarkt Deutschland stellt sich die Lage weniger rosig dar. Doch noch gibt es 4000 Euro plus Mehrwertsteuer Förderung pro E-Auto-Kauf. So kommt ein Ampera-e auf einen Preis von 34 950 Euro, weil der Bruttopreis – wie angekündigt – knapp unter 40 000 Euro blieb.

Für diesen Einstiegspreis liefert Opel den bei General Motors in Michigan gebauten, eng mit dem Chevrolet Bolt verwandten Ampera-e, den die Rüsselsheimer optisch und technisch an deutsche Seh- und Fahrgewohnheiten angepasst haben: ein sogenanntes Zwei-Volumen-Auto mit kurzer Motorhaube, weit vorn ansetzender Windschutzscheibe und hohem Passagier- und Gepäckabteil. Eine Handbreit kürzer als ein Volkswagen Golf ordnet sich der Ampera-e bei den Kompakten ein, mit dessen batterieelektrischer Variante er übrigens auch das Leergewicht von rund 1,6 Tonnen gemein hat.

Bei der Reichweite spielt der Ampera-e allerdings gegenüber dem Golf E seine größere Batterie aus: Opel 60 Kilowattstunden (kWh), Golf 35,8 kWh. Beim Verbrauch auf 100 km im Schnitt nach NEFZ liegt der Golf mit 12,7 kWh besser als der Opel mit 14,5 kWh. In der Summe reicht das beim Opel für die theoretische Reichweite von 520 km. Mit der eher an der Fahrpraxis orientierten Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelte Opel eine Reichweite von 380 km. Nach unseren rund 250 Kilometern durch Norwegen bei einstelligen Temperaturen und eingeschalteter Heizung können wird dieser Größenordnung bestätigen. Der Opel liegt damit etwa ein Drittel besser als der nächste Wettbewerber. Nur Tesla erreicht ähnliche Werte, kostet allerdings drei Mal so viel, bringt dafür aber Oberklassen-Flair mit.

Bei den Assistenzsystemen lässt sich der Opel nicht lumpen. Das Angebot ist umfassend und speziell an das geräuscharme Elektro-Fahrzeug angepasst. Bis 30 km/h werden Fußgänger akustisch gewarnt und der Frontkollisionswarner wurde um eine Fußgängererkennung erweitert. Der Fahrer wird über ein Acht-Zoll-Display informiert; Infotainment und Fahrzeugfunktionen werden auf einem 10,2-Zoll-Display in der Mitte der Armaturentafel angezeigt – in den ungewöhnlichen Farben Gelb und Grün. Eine spezielle Navigation findet sich in der Aufpreisliste nicht. Die Orientierung unterwegs überlässt Opel lieber den Smartphones, die sich über Apple Car Play und Android Auto integrieren lassen. Für den Service unterwegs sorgt das Opel On Star-System, mit dem auch ein Hotelzimmer gebucht oder ein Parkplatz gesucht werden kann.

Wie fährt sich der Ampera-e? Wie alle Elektroautos legt er in Ortschaften beeindruckend los. Von 0 auf 50 km/h braucht er nur 3,2 Sekunden, nach 7,5 Sekunden überspurtet er die 100-km/h-Marke und überzeugt beim Überholen auf der Landstraße mit ungewöhnlichem Bumms, so viel, dass die Antriebsschlupf-Regelung vom Drehmoment auch schon mal überrumpelt wird.

Bei höheren Geschwindigkeiten fallen die Fahrgeräusche im Innenraum deutlich höher aus als man es bei einem Elektroauto vermutet. Der Innenraum glänzt eher mit Länge als mit Breite. Die Knie halten stets Kontakt zur Mittelkonsole. Auch bei den Lehnen der Vordersitze wäre mehr Breite komfortabler. Der Gepäckraum liegt mit 381 Liter am oberen Ende des Klassenstandards. Durch Umklappen der Rücksitzlehne (60:40) und Herausnehmen des Laderaumbodens entstehen hinter der Heckklappe maximal 1274 Liter Laderaum. Ein Reserverad ist nicht nötig; die Reifen reparieren sich selbst.

380 Kilometer Reichweite – das gibt nicht nur Sicherheit für die längere Strecke. Es erhöht auch den Komfort beim Alltagsbetrieb. So mancher Pendler wird seinen Ampera-e nur noch einmal in der Woche an die Steckdose oder an die spezielle Wallbox hängen müssen.

Fazit: Mit dem Ampera-e ist Opel und der alten Mutter General Motors tatsächlich ein Quantensprung gelungen, weil dieses Auto den Elektroantrieb im Straßenverkehr in unseren Breiten einen großen Schritt weiterbringt, auch wenn der Preis noch nicht so ausfällt, dass er Ampera-e zum neuen Volkswagen werden könnte. Aber der Schritt ist deutlich. Und die vielen Ampera-e, die zunächst von Flottenbetreibern gekauft werden, tragen auch zur besseren Luft in den Innenstädten bei.

Das Wissen um die alternativen Antriebe ist in Rüsselsheim daheim. Auch unter dem neuen, dem europäischen Management wird der Ampera-e nicht das Ende, sondern einen ersten Schritt in den elektrifizierten Verkehr darstellen. (ampnet/Sm)

Daten Opel Ampera-e

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,16 x 1,77 (mit Spiegeln 2,04) x 1,60

Radstand (m): 2,60

Elektromotor: 150 kW / 204 PS

Batterie: 60 kWh Lithiumionen, 288 Zellen, Unterflur-Trog, 430 kg

Max. Drehmoment: 360 ab 1 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Beschleunigung: 0 auf 50 km/h in 3,2 s; 0 auf 100 km/h in 7,3 s; 80 - 120 km/h in 4,5 s.

Energieverbrauch: NEFZ 14,5 kWh/100 km, Praxis 15 - 17 kWh/h

Effizienzklasse: A+

Reichweite: NEFZ 520 km, WLTP 380 km

Leergewicht / Zuladung: min. 1691 kg / max. 428 kg

Reifen: 215/50 R 17 95 V

Kofferraumvolumen: 381 Liter, erweiterbar auf 1274 Liter

Wendekreis: 10,9 m

Testwagenpreis: 39 330 Euro, abzüglich Förderung in Deutsche

Bilder zum Artikel



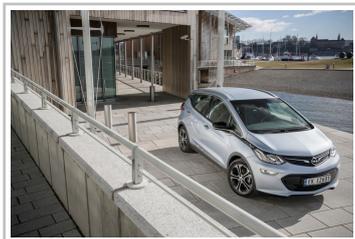
Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



König Harald V von Norwegen und Opel Ampera-e: zwei Langläufer am Holmenkollen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



König Harald V von Norwegen und Opel Ampera-e: zwei Langläufer am Holmenkollen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



König Harald V von Norwegen und Opel Ampera-e: zwei Langläufer am Holmenkollen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



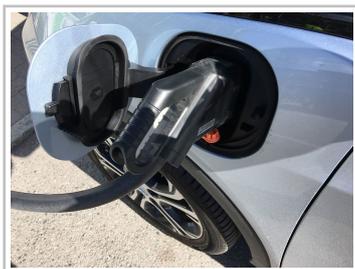
Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e: auf gutes Nebeneinander, zumindest in Norwegen.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e: "Tanken" bei McDonalds.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel