
Ein Neuling auf E-Tour: Am Ende ein unglaubliches Glücksgefühl

Von Jens Riedel, cen

Er sorgte mit Normreichweiten von 500 Kilometern für Schlagzeilen, und auch die vom Hersteller eingeräumten realistischen rund 380 Kilometer sind ein Wort. Doch dann wurde es rasch ruhig um den Opel Ampera-e. So waren wir überrascht, dass wir problemlos einen Ampera-e als Testwagen zugesagt bekamen. Wir sollten das Auto am Stammsitz in Rüsselsheim abholen. Das wunderte uns, zumal niemand von uns wissen wollte, wie weit wir es denn bis zur Redaktion hätten.

Alltagstaugliches Elektroauto hin oder her. Uns war jedenfalls sofort klar, bei 405 Kilometern Entfernung würde eine Voll-Ladung nicht ausreichen und ein Zwischenstopp zum Nachladen der Batterie nötig sein. Nachdem wir unsere Route angegeben hatten, half uns die Presseabteilung von Opel mit dem Hinweis auf drei Lademöglichkeiten entlang der Autobahn. Von einer „Tankkarte“, Kundenkarte eines Stromanbieters, oder ähnlichem war nicht die Rede.

Auf ins Abenteuer hieß es dann also, als der Tag gekommen war. Der aufgeladene Ampera-e begrüßte uns in Rüsselsheim mit einer Reichweitenanzeige von 371 Kilometern. Damit sollten wir bequem die mittlere der drei von Opel angegebenen Ladesäulen erreichen können und anschließend sorglos nach Hause kommen. Die angegebene Restreichweite erwies sich immerhin als relativ zuverlässig. Mit 149 Kilometern Reserve steuerten wir nach rund 170 Kilometern die eingeplante Raststätte an. Ein Hinweisschild auf die Lademöglichkeit suchten wir dort vergeblich. Der freundliche Tankwart verwies auf den Parkplatz weiter hinten. Und dort fand sich auch der Stromspender – von zwei Lastwagen verdeckt.

Immerhin hatten die beiden Brummi-Fahrer noch Platz gelassen, um den Wagen halbwegs vernünftig vor der Säule zu parken. Das Kabel des fest installierten Stromanschlusses erwies sich allerdings als recht kurz, so dass nochmaliges Rangieren nötig wurde. Nachdem die Verbindung zwischen Auto und Säule hergestellt war, tat sich auf Knopfdruck – nichts. Seitlich unten fanden sich schließlich ein kleines Display und ein Transponder – und der Hinweis, dass man hier gerne sein Elektroauto aufladen könne. Das ginge ganz einfach mit der App des Versorgers aus dem Google-Playstore und Bezahlung per Kreditkarte oder über Paypal.

Glücklicherweise gab es eine Servicehotline, die uns freundlich versicherte, alles sei ganz einfach. Statt bei der App landeten wir dann im ersten Versuch mit dem Smartphone auf der Internetseite des Unternehmens (wo die App auch zu bekommen sein sollte) und wurden aufgefordert, doch bitte unsere Kundennummer einzugeben. Nach weiteren vergeblichen Versuchen und erneutem Anruf bei der Hotline, entschieden wir uns, doch lieber noch geschätzte 100 Kilometer zur nächsten Lademöglichkeit weiterzufahren – in der stillen Hoffnung, dort vielleicht auf mehr als nur eine Ladesäule und möglicherweise auch auf hilfreiche Elektroautobesitzer zu treffen. Zumindest hatte es zwischenzeitlich mit dem Herunterladen der App geklappt, so dass wir diese (vermeintliche) Sorge für den geplanten nächsten Stopp schon einmal los waren.

Doch die Erinnerung trott (der Ampera-e hat kein eingebautes Navigationsgerät): Nicht höchstens 100 Kilometer, sondern über 120 Kilometer entfernt lag das nächste Ziel. Da wirkte die angezeigte Reichweite von 149 km plötzlich gar nicht mehr so beruhigend.

Dankbar über jede Baustelle und jedes Gefälle fuhren wir immer nervöser werdend weiter und ließen es bei maximal 95 km/h bewenden. Nachdem bis auf 55 Kilometer Rest alles an Strom verfahren war, sprang die Anzeige des Ampera-e von anfänglich Grün auf Gelb um, um wenig später auf warnendes Rot umzuschalten. Der Bordcomputer ließ wissen „Aktion erforderlich“ und wies auf die zu Neige gehende Energie und das erforderliche Nachladen hin.

Mit mulmigem Gefühl und mahnenden 25 Kilometern Reserve erreichte der Ampera-e schließlich die rettende Raststätte. Auch hier wieder kein Hinweisschild und die Nachfrage in der Tankstelle sowie der Verweis auf eine Stelle hinten bei den Parkplätzen. Uns fiel ein Stein vom Herzen, als wir entdeckten, dass dort ein VW e-Golf an der Ladesäule hing. So waren wir wenigstens nicht mehr allein und hätten notfalls Hilfe. Die zuvor heruntergeladene App erwies sich nicht nur als nutzlos, sondern plötzlich sogar als überflüssig. An diesem Rastplatz wurde der Strom kostenlos zur Verfügung gestellt. Wer der freundliche Gönner war, war merkwürdigerweise nicht zu erfahren.

Eine kleine Enttäuschung hielt der Stromspender dennoch bereit: Der e-Golf hing am CCS-Schnell-Ladestecker mit Gleichstrom. Der von der japanischen Autoindustrie favorisierte Chademo-Stecker passte weder in den Opel noch in den VW, und so blieb uns nur die Standard-Option AC (Wechselstrom) – mit quälend langsamem Aufladetempo von etwa einem Viertel Batteriekapazität pro Stunde. Zum Glück brauchten wir ja nur „Saft“ für 70 Kilometer und der Golf-Fahrer begnügte sich nach einer Drei-Viertel-Stunde mit 90 Prozent Energie, so dass wir am Ende innerhalb einer halben Stunde noch einmal auf über 140 Kilometer ordentlich nachladen konnten – und ein wunderbares Glücksgefühl verspürten.

Und die Moral von der Geschichte? Alltagstauglichkeit und Alltagstauglichkeit sind nicht identisch. Wer sich mit dem E-Auto auf Langstrecke begibt, muss wissen, wie. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Schnell-Laden eines Opel Ampera-e: Na bitte, geht doch.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Ampera-e und VW e-Golf an einer Ladesäule an der Autobahn.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Anzeige an einer Ladesäule.

Foto: Auto-Medienportal.Net