
Opel hängt seine Zukunft an den Stecker

Von Walther Wuttke, cen

Opel definiert seine Zukunft, und die ist elektrisch. Eigentlich gilt das bereits für die Gegenwart. Im vergangenen Jahr stiegen die Zulassungen der batteriebetriebenen Modelle um 83 Prozent, so dass inzwischen jede fünfte Opel-Neuzulassung mit einem E-Antrieb auf die Straße rollt. Beim Mokka hat der Stromer-Anteil inzwischen 43 Prozent erreicht, und ein Drittel der verkauften Corsa besitzen ebenfalls einen elektrischen Antrieb. Der Mokka Electric wird demnächst auch mit einer größeren Batterie vorfahren, die eine WLTP-Reichweite von 406 Kilometern ermöglicht.

In den kommenden Jahren werden alle Opel-Modellreihen eine elektrische Version bekommen bis sich Opel im Jahr 2028 in Europa vollständig von den Verbrennern verabschiedet wird und danach hier nur noch elektrisch angetriebene Modelle auf den Markt rollen werden. Allein zwölf elektrifizierte Varianten werden bis Ende 2024 in die Modellpalette fahren. Als nächster Neuzugang steht bereits der vollelektrische Astra als Fünftürer in den Startlöchern, der Mitte des Jahres vorgestellt wird. Die vollelektrische Kombi-Variante folgt bis Ende des Jahres.

Der elektrisch angetriebene Astra nutzt den neuen 115 kW (156 PS) starken Antrieb, der künftig auch in den meisten anderen elektrischen Modellen des Stellantis-Konzerns eingesetzt wird. Der 54 kWh starke Energiespeicher soll eine Reichweite von 416 Kilometern ermöglichen und einen Verbrauch von günstigen 14,9 kWh (nach WLTP) auf 100 Kilometern erreichen. An einer 100 kW starken Gleichstrom-Schnellladesäule lässt sich die Batterie in 30 Minuten auf 89 Prozent laden. Der vollelektrische Astra ergänzt die Antriebspalette, die dann aus Verbrennern und Plug-in-Hybridantriebe bestehen wird. Auch das Opel-Flaggschiff Insignia wird in vermutlich zwei Jahren als batterieelektrisches Modell seine Premiere feiern, erklärte Opel-Chef Florian Huettl im Januar auf dem Brüsseler Automobilsalon.

Bei den elektrischen leichten Nutzfahrzeugen hat Opel in der europäischen Zulassungsstatistik den ersten Platz erobert. Neben den Batterie-Varianten bietet die Marke den Vivaro auch mit einem Brennstoffzellenantrieb an. Der Transporter, der ausschließlich über Leasing vertrieben wird, wird aktuell noch in Rüsselsheim gefertigt, wird aber bald in Frankreich produziert werden. Zurzeit ist der Transporter unter anderem bei Miele und dem Apotheken-Dienstleister Noweda im Einsatz. Der Brennstoffzellenantrieb ist allerdings allein den leichten Nutzfahrzeugen vorbehalten – im Pkw-Bereich spielt diese Antriebstechnik für Opel auf absehbare Zeit keine Rolle.

Neben den vollelektrischen Modellen gilt das Augenmerk in Rüsselsheim nach wie vor dem Plug-in-Hybridantrieb, obwohl die staatliche Förderung ausgelaufen ist. „Für uns ist dieser Antrieb noch immer wichtig“, erklärt ein Markensprecher. Er kommt auch bei der neuen Submarke GSe zum Einsatz, und in Zukunft „ist es durchaus denkbar, dass die Marke weiter auf andere Modelle ausgedehnt wird“.

Neben der Konzentration auf vollelektrische Fahrzeuge gewinnen in Rüsselsheim auch digitale Vertriebswege an Bedeutung. Den Auftakt macht der kleine Rocks Electric, der ausschließlich online bestellt werden kann. „Abgeholt wird der Wagen dann entweder beim Händler, oder er wird gegen eine Gebühr bis an die Haustür geliefert“, so ein Markensprecher. Demnächst wird das elektrische Leichtkraftfahrzeug auch als Minitransporter für die City-Logistik auf den Markt kommen. (cen/Walther Wuttke)

Bilder zum Artikel



Opel Mokka Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



H2 Mobility setzt zwei Opel Vivaro-e Hydrogen als Servicefahrzeuge für sein Wasserstoff-Tankstellennetz ein.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Brüssel Motor Show 2023: Opel Astra GSe und Grandland GSe (im Hintergrund).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
