

Fahrbericht Opel Ampera-e: Stormtroopers Dienstfahrzeug

Von Peter Schwerdtmann, cen

Es hat etwas gedauert, bis uns klar war, woran uns der streng in schwarz-weiß gehaltene Opel Ampera-e vor unserer Tür erinnert. Vor allem die glänzend weißen, gewölbten Flächen mit starken schwarzen Akzenten sehen aus, als hätte George Lucas den Ampera E als Dienstwagen für die Stormtrooper von „Star Wars“ entwickelt. Aber soweit wollten die Designer des Ampera sicher nicht in die Fiction-Kiste greifen. Der Ampera ist für uns heutige Realisten gedacht – als ein rein batterieelektrischer Personenwagen, mit dem man sich auch schon einmal weiter von daheim weg wagen kann.

Über die Reichweite informiert die große digitale Anzeige im Blickfeld des Fahrers so, wie uns die Rentnerversicherung über unsere Rente ins Bild setzt: Wenn die Bedingungen bei voll geladener Batterie so bleiben, dann sind bei unserem Exemplar 340 km drin, bei vorsichtiger Fahrweise knapp mehr als 400 und bei starker Beanspruchung werden immerhin 280 km möglich. Offenbar hält uns der Bordcomputer bei diesen Werten die Fahrweise derer vor, die sich vor uns mit dem Ampera versucht haben. Die waren offenbar mehr an hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten als an großer Reichweite interessiert.

Wir hatten jedenfalls keine Bedenken, Touren von knapp über 300 km in Angriff zu nehmen, wobei die Anzeige uns am Ende immer noch beruhigende Restreichweite ankündigte. Der Aktionsradius ist also rund doppelt so groß wie bei vielen Wettbewerbern seiner Generation. Den ersten Auftritt hatte der Ampera nämlich bereits vor zwei Jahren, damals als Bolt, einem Modell der Massenmarke Chevrolet von General Motors (GM).

Da war doch etwas mit General Motors und der französischen Groupe PSA? Opel hat inzwischen angekündigt, dass seine Modelle in Zukunft nicht mehr mit dem GM-Assistenzsystem On Star, sondern mit dem PSA-Equivalent ausgestattet werden. Das legt die Frage nahe, wie lange die französische Konzernmutter gedenkt, sein Elektromobil bei GM zuzukaufen. Man hört, in diesem Jahr sollen in Deutschland insgesamt 1000 Ampera e zugelassen werden. Aus Rüsselsheim hört man, Opel werde so viele Ampera e von GM kaufen wie nur möglich und ab November könne er wieder bestellt werden.

Der Preis für den fast komplett ausgestatteten Opel Ampera e Ultimate von 48 385 Euro liegt auch bei vollständiger Anrechnung der deutschen Maximal-Prämie von 4000 Euro immer noch deutlich über dem Preis von 35 000 US-Dollar, den Medien bei der Bolt-Premiere nach Deutschland meldeten und dabei gern übersahen, dass dieser Preis keine Verkaufssteuern enthielt und auch nicht die – noch – geltende 20 Prozent Einfuhrsteuer für US-Fahrzeuge nach Europa.

Verglichen mit den Modellen des sogenannten Elektro-Pioniers Tesla gehört – gemessen an Leistung, Reichweite und Preis – der Bolt alias Ampera e zu den günstigen E-Mobilen hierzulande und in den USA. Rund zehn Zentimeter kürzer als ein Volkswagen Golf bietet er vergleichbar viel Raum für bis zu fünf Passagiere und Gepäck. Ein vergleichbar gut ausgestatteter E-Golf mit einer nur gut halb so großen Batterie liegt ebenfalls bei mehr als 40 000 Euro. Er bietet Golf-Eigenschaften mit Elektroantrieb. Für den Ampera e dagegen haben seine Designer eine Form entwickelt, die sich im Chevrolet- und Opel-Angebot nicht wiederholt: ein kleiner Van mit kurzer Front, langer flach stehender A-Säule, einem hohen Dach, einem steil abfallenden Heck, kurzen Überhängen vorn und hinten sowie großen Rädern, die für ein mächtiges Drehmoment sprechen.

Laut technischen Daten drehen von Anfang an 360 Newtonmeter an den Michelin X Green-Reifen der Dimension 215/50 R 17. Die Wucht beeindruckt auch bei diesem E-Mobil. Wer

braucht schon Motorsound, wenn er so viel Spurtkraft erlebt, jedenfalls außergewöhnlich viel auf den ersten Metern. Der Ampera e beschleunigt in 3,2 Sekunden von 0 auf 50 km/h. Das drückt einen so in den Sitz, wie man es bei einem Kompakten nicht erwartet. Aber auch der normale Sprintwert von 0 auf 100 km/h beeindruckt in dieser Fahrzeugklasse: 7,3 Sekunden.

Der sportliche Fahrer kennt das Risiko des vollen Krafteinsatzes; der Fahrer des Elektroautos denkt eher an die Reichweite und erinnert sich an die Aussagen, auch ein Tesla könne eine volle Beschleunigung von 0 bis zur Höchstgeschwindigkeit nur einmal pro Batteriefüllung bringen. Beim Ampera e ist die Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h beschränkt – Luft nach oben bei der deutschen Autobahn-Richtgeschwindigkeit, aber nicht genug für Langstreckenrennen.

Ampelsprints können auch Spaß bringen, jedenfalls über die ersten Meter. Danach bezieht der Ampera E-Fahrer sein Vergnügen aus anderen Eigenschaften seines E-Mobils. Vom Antrieb hört man so gut wie nichts. Und auch die Reifen geben den Leisetreter. Die Antriebs- und Abrollgeräusche sind erstaunlich gering. Dafür lässt das Fahrwerk bei kurzen Stößen deutlich von sich hören. Das Fahrwerk des Ampera ist hart gedämpft, vielleicht wegen der 430 kg schweren Batterie im Keller (Unterflurtrog).

Die Masse im Keller sorgt für einen extrem tiefen Schwerpunkt, was natürlich in Kurven weniger Wanken bedeutet, die Räder auf der Straße hält und den Überschlag verhindert. So war das einst auch bei der A-Klasse von Mercedes-Benz gedacht, deren Batterie ebenfalls im Keller – dem sogenannten Sandwich – lag und auch beim Design als Vorbild für den Ampera e gedient haben könnte. Wäre sie nicht zu einem Benziner umgebaut worden, hätte die Batterie im Keller geholfen, den Elchtest zu bestehen und wir hätten heute kein ESP in unseren Autos. Merkwürdig nur, dass in der Aufzählung der Serienausstattung des Ampera e das ESP fehlt, wohl deshalb, weil das System in den USA längst Pflicht ist.

Egal. Der Opel Ampera e bringt seinem Fahrer Spaß – eben eine andere Art des Vergnügens als ein Achtzylinder. Er ist mit einem Wendekreis unter 11 Metern und einer Länge von 4,17 Metern handlich. Die langen A-Säulen schränken die Sicht seitlich nach vorn ein, was durch die kleinen Dreiecksfenster nur wenig verbessert wird. Doch daran gewöhnt sich der Fahrer schnell.

Ganz so schnell sattsehen wird er sich bei der Armaturentafel seines E-Opels nicht. Die beiden Bildschirme – einer im Blickfeld des Fahrers, ein größerer in der Mitte über der Mittelkonsole – präsentieren die Daten des Autos in strahlenden Farben, wie es sich für einen Vorgriff auf Star Wars-Welten gehört. Von hier aus und mit den Tasten am Lenkrad lässt sich das beim Ultimate-Modell fast komplette Angebot an Fahrer-Assistenzsystemen, Infotainment und Concierge-Services steuern. Was die Technik an Klasse bietet, fehlt auf der anderen Seite bei den Materialien. Vielleicht dient der breite Einsatz von Hartplastik der Gewichtseinsparung.

Das Ziel ist offenbar erreicht. Mit einer 430 kg schweren Batterie bei einem Leergewicht von nur rund 1600 kg zu landen, verdient Respekt. Dafür fällt die Zuladung mit 428 kg für europäische Verhältnisse eher knapp aus für ein Fahrzeug, dass bis zu fünf Personen und Gepäck transportieren können soll. Erstaunlicherweise fehlt ein Navigationssystem. Dafür bietet der Ampera e Komfortelemente, auf die Elektroauto-Hersteller des Verbrauchs wegen sonst gern verzichten: Klimaautomatik, Lenkradheizung, beheizbare Sitze auch hinten.

Unser Fazit: Der Opel Ampera e zählt in seiner Klasse zu den komplettesten Angeboten. Verzicht ist hier jedenfalls nicht angesagt. Eher bildet der Opel Ampera ein gelungenes Beispiel eines Elektroautos, bei dem die Käufer sich von den gelernten Erwartungen an

ihren Personenwagen nicht verabschieden müssen, wenn sie sich für ein Elektroauto entscheiden. Opel hatte seinen Ampera E als Quantensprung angekündigt. Oft schon konnten wir einen solchen Auftritt als übertriebenes Marketingsprech abtun. Beim Ampera E von heute geht das nicht. Aber alles fließt – sagte das nicht Han Solo in Folge neun? (ampnet/Sm)

Daten Opel Ampera e Ultimate

Länge x Breite x Höhe (m): 4,17 x 1,85 (mit Spiegeln 2,04) x 1,60

Radstand (m): 2,60

Elektromotor Leistung: 150 kW / 204 PS

Max. Drehmoment: 360 Nm sofort

Batterie: Lithiumionen, 60 kWh, Unterflurtrog, 430 kg

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung: 0 auf 50 km/h in 3,2 s; 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.

Durchschnittsverbrauch: nach NEFZ 14,5 kWh/100 km

Reichweiten: nach NEFZ 520 km/ nach WLTP 380 km

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: Betrieb vor Ort keine Emissionen

Leergewicht / Zuladung: min. 1641 kg / max. 428 kg

Kofferraumvolumen: 381 Liter, erweiterbar auf 1271 Liter

Wendekreis: 10,9 m

Räder / Reifen: 6,5 J x 17 / 215/50 R 17

Ampera E Ultimate: 48 385 Euro

Ampera Plus (ab zweitem Halbjahr): Basispreis 42 990 Euro

Bilder zum Artikel



Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e: "Tanken" bei McDonalds.

Foto: Auto-Medienportal.Net



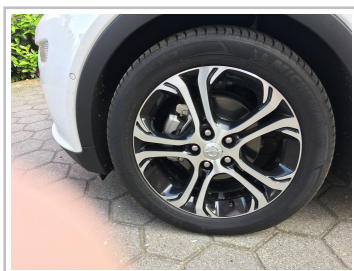
Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Ampera-e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
