
Praxistest Opel Rocks-e: Don't call me Baby

Von Michael Kirchberger, cen

Es ist die Entdeckung der Langsamkeit, gepaart mit ein paar Genen aus dem Streichelzoo, und bei Zündapp hat man auch mal vorbeigeschaut. Der Opel Rocks-e soll als Ministromer die Jugend, Senioren und City-Pendler erfreuen. Fahren darf man ihn mit der Führerscheinklasse AM, wie sie für auf 45 km/h tempolimitierte Kleinkraftroller erforderlich ist, und die man schon mit 15 Jahren mit ein paar Fahrstunden und praktischer wie theoretischer Prüfung für rund 500 Euro erwerben kann.

Der Zweisitzer selbst ist weitaus teurer. 7990 Euro kostet die Basisversion, für 800 Euro mehr gibt es mehr Farbe und Ausstattung. Spitzenmodell ist die Edition 09, die sich am Auftritt des von Opel gesponserten Fußballverein BVB orientiert. Viel Komfort darf dennoch niemand erwarten, das Angebot ist rudimentär. Immerhin gibt es ein Dach über dem Kopf und dicht schließende Türen, um trocken von A nach B zu kommen.

Der Rocks-e wird eigentlich von der Stellantis-Schwestermarke Citroën unter dem Namen Ami gebaut und vertrieben, allerdings nicht in Deutschland. Hier übernimmt Opel und stellt die gerademal 2,41 Meter lange und 1,39 Meter breite Asphaltblase auf die 14 Zoll kleinen Räder. Maximal 45 km/h schafft der Winzling, die Reichweite von 75 Kilometer ist eine realitätsnahe Angabe, das Laden des 5,5 kWh großen Akkus dauert an der Haushaltssteckdose 3,5 Stunden. Für das „Betanken“ an der Ladesäule gibt es einen aufpreispflichtigen Adapter, der die Ladezeit zwar nicht verkürzt, aber in der Regel das kostenfreie Parken an den entsprechenden Versorgungsstellen ermöglicht. Der Anschluss gelingt spielend leicht, der Stecker und drei Meter Kabel sind in der Beifahrertür untergebracht.

Ach ja, die Türen. Die sind völlig identisch geformt, daher öffnet die auf der Fahrerseite gegenläufig, ihre Scharniere sind an der B-Säule angeschlagen. Das macht den Einstieg leicht, mühelos gleitet der Fahrer auf die gummi-verkleidete Sitzfläche. Auf der rechten Seite öffnet sich die Tür auf konventionelle Weise, da fällt das Einsteigen etwas schwerer, weil der Spalt schmal ist und die Pforte nach dem Öffnen nicht einrastet und immer wieder zufallen will. Wer wieder raus möchte, muss an einer Entriegelungsschleife ziehen. Der Fahrer findet sie am Armaturenbrett, der Beifahrer schräg hinter sich. Die Klappfenster funktionieren wie bei der seligen Ente, und wie bei der sind die Außenspiegel viel zu klein.

Und der Wagen sieht von hinten wie von vorn nahezu gleich aus. Auch hier wurde, wie bei den Türen, ein gleiches Bauteil verwendet. Ältere Menschen werden jetzt an den Janus von Zündapp denken, dessen Front und Heck ebenfalls identisch waren. Jüngere erinnern sich vermutlich eher an die Band „Fettes Brot“, die in ihrem Song „Anna“ die Hörerschaft über die Eigenschaften eines Anagramms aufgeklärt hatte.

Der Rocks-e ist knuffig und niedlich. „Ach, ist der süß“ war der am häufigsten gehörte Kommentar. Das nervt irgendwann, bitte nennt ihn nicht Baby. Die Zweifarblackierung setzt Akzente, das große, gläserne Panoramadach macht den Innenraum hell. Netze in den Türen, ein gelbes Inlay auf dem Armaturenbrett und ein knapper Spalt hinter den Sitzen (nur der für den Fahrer ist längs verstellbar) taugen zum Aufbewahren der Dinge des Alltags, nicht aber für großes Gepäck. Allenfalls im Fußraum des Beifahrers kommt ein kleiner Reisekoffer mit maximal 63 Litern Volumen unter. Um die Zuladung muss sich keiner scheren, 229 Kilogramm sind erlaubt.

Die Sitzposition ist ungewöhnlich, das Lenkrad nicht verstellbar, und so muss der Fahrer kreativ zupacken, zumal es keine Servolenkung gibt. Gestartet wird das Betriebssystem des Rocks-e ganz konventionell mit einem Zündschlüssel. Dann gilt es, die Fahrtrichtung

zu bestimmen, mit „D“ geht's nach vorn, „R“ dient beim Zurücksetzen. Die Tasten liegen sehr versteckt links in der Konsole des Fahrersitzes und lassen sich nur mit einer Körperdrehung erkennen. Auch das Rangieren des Ministromers will gelernt sein. Anders als bei aktuellen E-Antrieben schiebt der Motor nicht sanft an, sondern nimmt mit einem Ruck Fahrt auf. In engen Parklücken, die der Rock-e ansonsten mit seinem sensationell kleinen Wendekreis von 7,1 Meter mühelos ansteuern kann, ist daher Fußspitzengefühl und Übung gefragt.

Geben wir Strom. Der 471 Kilogramm leichte Zweisitzer nimmt ordentlich Fahrt auf und entwickelt dabei eine Geräuschkulisse, die einem elektrischen Dosenöffner nicht unähnlich ist. Mangels Isolierung heult und fiept die Elektromaschine, eine Unterhaltung bei Höchstgeschwindigkeit erfordert ein Anheben der Stimme. 45 km/h zeigt der Digitaltacho, dann ist Schluss. Der Federungskomfort strebt gegen Null, der Rocks-e hoppelt förmlich über schlechte Fahrbahnen, schwimmt aber in der City munter mit. Es fällt kaum auf, dass er das städtische Tempolimit nicht ausschöpfen kann, andere werden mit dem großen Aufkleber „45 km/h“ am Heck darauf hingewiesen. Dumm ist, dass sich der Blinkerhebel nicht automatisch zurückstellt. Das Licht ist immer an, LED-Scheinwerfer gehören zum Serienstandard.

Die Reichweite erweist sich als ausreichend für den täglichen Kurzstreckeneinsatz. Nur wer Freunde in Mainz besuchen will und aus Hessen anreist, wird zu Umwegen gezwungen. Denn die Autobahn ist ebenso wie eine Kraftfahrstraße für den Ministromer tabu. Da bleibt nur die Theodor-Heuss-Brücke in Stadtmitte, auch wenn das Ziel viel weiter südöstlich liegt. Dieser Umstand verlängert manche Fahrt und erfordert genaue Planung. Navigiert wird mit dem Handy, das sich mit dem Rocks-e verbinden lässt. Wenn's kalt ist, hilft ein Warmluftgebläse beim Enteisen der Scheibe, ob es für die Erwärmung des Innenraums taugt, konnten wir angesichts frühlingshafter Temperaturen nicht herausfinden.

Für Sicherheit an Bord sind Dreipunkt-Automatikgurte eingebaut, Airbags, ABS oder gar ESP finden sich nicht im Angebot. Ist der Rocks-e also das Baby, auf das die Welt gewartet hat? Wie meinen, nein. Der Kaufpreis ist hoch, der Nutzwert gering. Für Überlandfahrten ist er nicht konzipiert, und in der Stadt ist man mit geteilten E-Mobilen oder den Öffentlichen komfortabler und sicherer unterwegs. Bleibt der Reiz des Außergewöhnlichen, und so könnte manch ein Heranwachsender der erhöhten Sicherheit auf vier Rädern doch den Vorzug vor einem Zweirad geben. (Michael Kirchberger, cen)

Bilder zum Artikel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



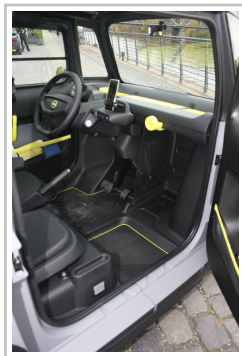
Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Türöffner.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Das Ladekabel steckt in der rechten B-Säule.

Foto: Autoren-Union Mobilität
