

Paris 2016: Opel will in fünf Jahren autonom fahren

Von Peter Schwerdtmann

Bei Opel dreht sich auf dem Stand vieles um den Ampera e. Opel-Chef Karl-Thomas Neumann nennt ihn „ein ganz normales Auto, aber elektrisch“. Er legt besonders Wert auf die Feststellung: „Unser Auto ist da. Es wird eine ganze Weile dauern, bis andere dieselben Daten bieten können.“ Damit streicht er die Reichweite des Ampere-e heraus. Nach dem entsprechenden offiziellen Prüfzyklus erreicht er 600 Kilometer. Auf der Messe wird ein Wert von mehr als 500 km kommuniziert. Bei neuen WLTP-Zyklus meint Neumann, der neue E-Opel werde mehr als 400 km schaffen.

Das ist im Vergleich zu anderen ein Wert, der geeignet ist, dem Käufer die Sorge zu nehmen, irgendwo mitten auf der Strecke liegenzubleiben. „Wir wollen den Leuten die Angst nehmen“, sagt Neumann. Das sei ganz entscheidend, auch wenn nicht jeder dieser Reichweite brauche. Was auf der neuen, speziellen Architektur für Batteriefahrzeuge noch geschehen wird, lässt Neumann noch offen.

Auch Neumann sieht die Zukunft der Mobilität elektrisch. Hybridsysteme sieht er als Übergangstechnologie, die nur für große Fahrzeuge sinnvoll sei. Dafür sieht er für die batterieelektrischen Fahrzeuge eine lange Zukunft. Sie werden den innerstädtischen Verkehr dominieren, meint er. Für die Langstrecke und für große Autos sieht er den Wasserstoff als Energiequelle der Zukunft.

Doch bis dahin haben die klassischen Verbrennungsmotoren noch ein langes Leben vor sich, auch der Diesel. „Wir machen da alle einen großen Fehler“, warnt er davor den Diesel zu verteufeln. Noch sei der das effizienteste Triebwerk. Natürlich müsse er sauberer werden. Allerdings führe die Arbeit an den Emissionswerten zu höherem Verbrauch. Das müsse ausgeglichen werden. Doch: „Wir können nicht nur Autos bauen, die unsere Kunden nicht haben wollen.“ Neumanns Marketingchefin Tina Müller hält das Image des deutschen Autobaus in der Welt durch die aktuellen Geschehnisse rund um den Diesel beschädigt, erkennt aber auch Zeichen dafür, dass sich dieser Trend wieder

ins Positive dreht.

Auch Tina Müller lobt den Ampera-e selbstverständlich als großen Wurf. Er sei kleiner als ein Astra, biete aber mehr Innen- und einen größeren Kofferraum. Neumann strich das als einen der Vorteile der eigenen Elektroauto-Architektur heraus. Der Ampera-e sei um die Batterie herumgebaut worden. Deswegen seien die Platzverhältnisse besser.

Viele Elektroautos laufen im Privatbereich als Zweitwagen. Das sieht Müller beim Ampera-e nicht mehr. Sie schaut nicht nur auf die besseren Platzverhältnisse, sondern weist auch auf die Rolle des Autos für die Marke hin. Der Ampera-e hebe das Image von Opel.

Beide sprechen viel übers autonome Fahren. Tina Müller nennt sogar ein Datum. In fünf Jahren will Opel ein autonom fahrendes Auto marktreif haben. Die Konzernmutter General Motors sei führend beim autonomen Fahren, ist sich Müller sicher. Wenn das autonome Fahren komme, bringe das den nächsten Schub fürs Elektroauto, denn autonomes Fahren werde mit elektrischen Antrieben kombiniert werden.

Die Website für den Ampera-e ist bereits online. Im Februar soll seine Karriere im Handel beginnen in ganz Europa, nur nicht in Großbritannien. Das hat viel mit dem extrem kleinen Markt für Elektromobilität zu tun und weniger mit dem Brexit. Der bereitet dem Opel Management Sorgen. Konnten Opel und die britische Schwestermarke Vauxhall doch im ersten Halbjahr zum ersten Mal ein positives Ergebnis melden: 131 Millionen US-Dollar (ca. 116 Millionen Euro). Mit dem Verfall des Pfund-Kurses nach dem Brexit sieht das Unternehmen jetzt vor der Aufgabe, eine Lücke von rund 400 Millionen Euro zu füllen.

Hoffnung verbreitet da ein Effekt: Der Kunde von Opel und Vauxhall honoriert die hochwertigen Ausstattungen wie das LED-Matrixlicht. In der Summe führt das dazu, dass zum Beispiel ein Opel Astra heute rund 4000 Euro mehr Umsatz pro Fahrzeug bringt als der Vorgänger. „Die Kunden empfinden Opel heute als fortschrittlich“, zitiert Müller eine aktuelle Studie aus dem Hause Opel. Außerdem kommen im nächsten Jahr außer dem Elektroauto noch drei weitere neue Modelle: zwei SUV oder Crossover und der Nachfolger des Opel Insignia. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Karl-Thomas Neumann.



Tina Müller.
