

Vorstellung Opel Ampera-e: Platz da, Tesla

Von Jens Meiners

In Deutschland läuft er noch als „zukünftiges Modell“, in Norwegen ist er bereits bestellbar – und in den USA gibt es ihn als praktisch identisches Schwestermodell Bolt EV unter der Marke Chevrolet schon einige Zeit: Die Rede ist vom Opel Ampera-e, mit dem die Rüsselsheimer der Elektromobilität zum entscheidenden Sprung nach vorn verhelfen wollen.

Die Voraussetzungen stehen nicht schlecht, denn der Ampera-e räumt mit einem entscheidenden Nachteil elektrisch angetriebener Autos auf: Er kommt mit einer Ladung bis zu 500 Kilometer weit; unter Alltagsbedingungen sollen es immer noch an die 400 Kilometer sein. Mit seiner eindrucksvollen Reichweite befindet er sich in der Gesellschaft vieler konventionell angetriebener Autos, und unter den E-Mobilen können ihm nur die sehr viel teureren Modelle von Tesla das Wasser reichen. Eine halbe Stunde an der öffentlichen Schnell-Ladesäule presst rund 150 Kilometer Reichweite in den voluminösen Batteriesatz. An der Haushaltssteckdose sind es in der gleichen Zeit allerdings nur sechs Kilometer – eine ernüchternde Zahl. Immerhin ist der Strom (sogar in Deutschland) erheblich billiger als einmal Volltanken.

Doch es sind ohnehin in den seltensten Fällen die Kosten, die den Ausschlag für den Kauf eines Elektroautos geben – schließlich ist der Einstandspreis nicht von Pappe. Wie beim Ampera-e: Wir rechnen mit einem Kaufpreis von rund 37 000 Euro, wovon allerdings die vom Staat ausgelobte Subvention in Höhe von 4000 Euro abgezogen werden darf.

Den relativ hohen Kaufpreis kann die fortschrittlich gesinnte Kundschaft leicht verschmerzen, geht es ihr doch meist darum, ein sichtbares Symbol für den Umweltschutz und eine lokal emissionsfreie Form der Mobilität zu setzen. Es kommt diesen Fahrern entgegen, dass der Ampera-e eine eigenständige Form aufweist: Mit kurzer Frontpartie, hohem Dach und futuristischen Designelementen besitzt er einen hohen Wiedererkennungswert. Das „schwebende Dach“ allerdings hat man auch woanders schon gesehen, und bei den zerklüfteten Alufelgen und den schlangenförmigen Lichtleitern, die sich durch das Rückleuchtegehäuse winden, sind die Designer etwas über das Ziel hinausgeschossen: Sie orientieren sich an US-amerikanischem Geschmack. Der Opel Ampera-e und das Schwestermodell Chevrolet Bolt sehen praktisch identisch aus.

Der Innenraum ist überzeugend gestaltet: Zwei große Bildschirme erteilen Auskunft über Fahrdaten und Fahrzeugzustand, das griffige Lenkrad und die Bedientasten lehnen sich an aktuelle Opel-Modelle an – und die Materialien wirken progressiv und modern, wenn auch nicht besonders hochwertig. Insgesamt verströmt das Interieur einen eher kühlen Charme, der gut zum technischen Ansatz des Ampera-e passt. Genügend Platz bietet er ohnehin: Es gibt – nicht zuletzt dank sehr schlanker Sitze – Raum wie in der Mittelklasse, und der Gepäckraum fasst 371 bis 1274 Liter. Die Rundumsicht ist dank großzügiger Verglasung einwandfrei.

Dank tiefem Schwerpunkt und der leichtgängigen Servolenkung vermittelt der Fronttriebler in Kurven viel Fahrspaß – und mit 360 Nm Drehmoment und einer Motorleistung von 150 kW / 204 PS lässt die Längsdynamik kaum Wünsche offen. Der Spurt von null auf 100 km/h dauert nur 7,3 Sekunden, und darüber geht es zügig weiter bis zur Höchstgeschwindigkeit, die im Interesse der Reichweite allerdings schon bei 150 km/h eingeregelt wird. Diesen Wert wird der BMW i3 bald übertreffen, und die elektrische B-Klasse von Mercedes-Benz schafft ebenfalls glatte 160 km/h – es gibt also Raum für

Optimierung bei diesem Opel, dessen Formgebung einen durchaus sportlichen Anspruch formuliert. Übrigens lässt sich die Rekuperation per Wählhebel regulieren, so dass auf die klassische Bremse praktisch verzichtet werden kann.

Nur gegen Aufpreis gibt es ein Paket mit zahlreichen Assistenzsystemen, zu denen unter anderem eine Totwinkelwarnung, ein Spurhalteassistent, Front- und Heck-Kameras und eine Verkehrszeichenerkennung gehören. Damit wird der Ampera-e vollends zum Elektronik-Wunder – und zu dem vielleicht überzeugendsten Angebot im Segment der erschwinglichen Elektromobile. Denn dass das vielgepriesene Tesla Model 3, wie einst angekündigt, noch Ende des Jahres in nennenswerten Stückzahlen ausgeliefert wird, glaubt in der Branche inzwischen niemand mehr. Zur Verkürzung der Wartezeit empfiehlt sich ein Ampera-e - der steht nämlich schon im Sommer 2017 bei den Händlern. Und bei dem Grad der Perfektion, den dieses Auto erreicht hat, könnte es sein, dass etliche Kunden gar nicht mehr umsteigen wollen. (ampnet/jm)

Daten Opel Ampera-e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,17 x 1,76 x 1,71
Radstand (m): 2,60
Elektro-Motor: 150 kW / 204 PS
Drehmoment Elektro-Motor: 350 Nm
Batterie: Lithiumionenbatterie, 60 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.
CO2-Emissionen vor Ort: 0 g/km
Leergewicht: ca. 1650 kg
Kofferraumvolumen: 381–1274 Liter
Preis: ca. 37 000 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



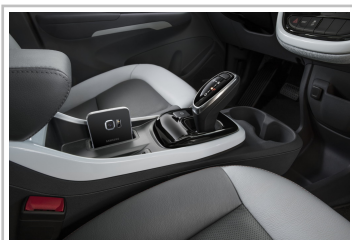
Opel Ampera-e.

Foto: Opel



Chevrolet Bolt EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/General Motors



Chevrolet Bolt EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/General Motors



Chevrolet Bolt EV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/General Motors