
Vorstellung Opel Rocks-e: Und es hat SUM gemacht

Von Frank Wald

Aus Citroën AMI wird Opel Rocks-e. Zumindest in Deutschland, wo die Franzosen entgegen früheren Absichten ihren vollelektrisch angetriebenen „Freund“ nun der Rüsselsheimer Stellantis-Konzernschwester überlassen, die ihn Ende des Jahres in optisch leicht veränderter Aufmachung in den Verkauf bringt. Das Konzept des Elektro-Zweisitzers bleibt unverändert: 2,41 Meter kurze und 1,39 Meter schmale Kunststoffkarosse, batterie-elektrisch angetrieben und bis zu 45 km/h schnell. Bei Opel heißt das Ganze dann allerdings SUM, für „Sustainable Urban Mobility“.

Aber nicht allein die „nachhaltige urbane Mobilität“ hat Opel mit dem Rocks-e, der seit Juli 2021 auch bundesweit von 15-Jährigen mit dem (Roller-)Führerschein der Klasse AM gefahren werden kann, im Auge. Als „Mobilitätsbrücke“ zwischen e-Bikes, Mopeds und echten Kleinst-Pkw, aber auch als individuelle und wettergeschützte Alternative zu ÖPNV und Car-Sharing, haben die Hessen als erster deutscher Anbieter neue Zielgruppen im Visier. Neben den 15-18-jährigen ohne Pkw-Führerschein gehören dazu Berufs- und Stadtrand-Pendler sowie umweltbewusste Alltagsnutzer und Öko-Hipster. Und auch in vielen gewerblichen Anwendungen wie urbanen Liefer- und Kurierdiensten oder als Vehikel für Werks- oder Campus-Mobilität sehen die Rüsselsheimer Absatzchancen für den City-Stromer, der alle gängigen Designvorstellungen sprengt.

Wie eine rollende Fahrgastzelle erscheint die nur 2,41 Meter kurze und 1,39 Meter schmale Kunststoffkarosse auf 14-Zoll-Rädern, gegen die selbst ein Smart wie ein erwachsenes Auto erscheint. Front- und Heckpartie bestehen dabei aus identischen Bauteilen, allein die verschiedenfarbigen Lichter in den Aussparungen und das Kennzeichen verraten vorn und hinten. Im Unterschied zum AMI trägt der Rocks-e natürlich das neue Opel-Vizor-Markengesicht mit LED-Scheinwerfern und- Blinkern. Auch die beiden großen Türen sind ein Bauteil, das auf der Fahrerseite gegenläufig nach hinten, auf der Beifahrerseite klassisch nach vorne schwenkt. Das geschieht von außen mit Druckknöpfen, von innen mit Zugbändern.

Der Innenraum wirkt wie eine Hartplastik-Gußform, in dem zwei Personen aber dank 1,52 Meter Höhe erstaunlich geräumig, wenn auch nur auf schmalen Polstern sitzen können. Der Fahrersitz lässt sich längs verschieben, der Beifahrersitz ist fest installiert, bietet dafür 63 Liter Stauraum im Fußraum, in den bequem eine Wasserkiste oder ein Bordtrolley passt. Dazu gibt es ein Ablagebord in Lego-Optik mit Cupholder vor der weit vorn platzierten Frontscheibe und eine Befestigung fürs Smartphone, das dann als Hauptbildschirm für Navigation und Infotainment dient. Das Cockpit selbst besteht aus einer digitalen Instrumentenanzeige und einem großen, unten abgeflachten Lenkrad, das ebenso Opels Vizor-Design trägt.

Abhängig von der Ausstattung, von denen Opel neben der Einstiegsvariante die Versionen Klub und Tekno anbietet, trägt der Rocks-e unterschiedliche Lackierungen mit farblich abgesetzten Akzenten außen wie innen. Das Panoramadach ist dagegen immer Serie und schafft zusammen mit den großen Glasflächen – sie machen 50 Prozent der gesamten Karosserieoberfläche aus – ein großzügiges Raumgefühl und einen guten Rundumblick. An den Seitenscheiben erkennt man die Herkunft: Wie bei der „Ente“ werden die mittig nach oben geklappt.

Auch den Antrieb übernimmt der Rocks-e natürlich vom französischen Freund. Gestartet wird er wie dieser mit einem Druck auf die D(rive)-Taste links neben der Sitzwange. Auch die Tasten für Leerlauf (N) und Rückwärtsgang (R) befinden sich dort. Die maximal 6 kW (8 PS) starke E-Maschine macht den Kunststoffwürfel bis zu 45 km/h schnell, was beides vom Gesetzgeber für Leichtkraftfahrzeuge so vorgeschrieben ist. Die 5,5 kWh-Batterie

soll für 75 Kilometer WLTP-Reichweite sorgen, was nicht zuletzt angesichts des geringen Fahrzeuggewichts von 471 Kilogramm durchaus realistisch sein dürfte. Aufgeladen ist der Wagen in dreieinhalb Stunden an jeder gewöhnlichen Haushaltssteckdose. Das drei Meter lange Kabel dafür ist fest in der Beifahrertür untergebracht, optional legt Opel aber auch einen Adapter für öffentliche Ladesäulen bei.

Entgegen seiner französischen Gene sieht Opel den Rocks-e in der Tradition der eigenen Kleinwagenkonzepte bis drei Meter Außenlänge, angefangen mit dem zweisitzigen Opel Maxx Concept von 1995 über den 2+2-Sitzer Trixx Concept von 2004 bis zum Rak-e Concept von 2011, wo die beiden Insassen hintereinander platziert waren. Allen gemein ist, dass keiner von ihnen den Sprung von den Showbühnen der Automessen auf die Straße geschafft haben. Das sollte dem Rocks-e mit französischer Geburtshilfe nun gelingen. Ob die deutschen Kunden dafür allerdings ebenso zu begeistern sind wie die Franzosen (und Italiener) vom Ami, der sich dort bereits großer Beliebtheit erfreut, wird wohl nicht zuletzt von den Preisen abhängen. Die wollen die Rüsselsheimer noch nicht verraten, sollen aber deutlich unter 10.000 Euro beginnen. Eine Umweltprämie gibt es allerdings nicht – die ist nur für echte Autos vorgesehen. Aber wer weiß, wenn die nächste Regierung demnächst sogar E-Lastenräder sponsert, hat auch der Rocks-e eine Chance auf die staatliche Stütze. (aum/fw)

Bilder zum Artikel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Autor Frank Wald im Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



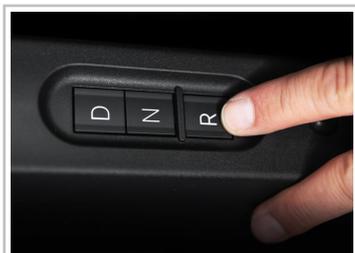
Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



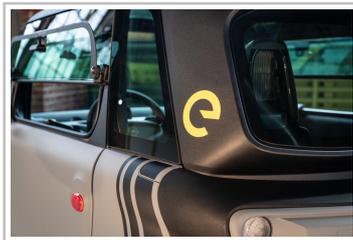
Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opels Kleinstwagen-Konzepte (v.l.) Rak-e Concept von 2011, Trix Concept von 2004 und Maxx Concept von 1995.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
