

Fahrbericht Opel Ampera: Fahren ohne Steckdosenzwang

Von Peter Schwerdtmann

Für Automobilhistoriker sei angemerkt: Wir erleben jetzt das Ende der dritten Elektroauto-Euphorie. Vor hundert Jahren endete der Elektroantrieb wegen der Batterie. Ende der 90er Jahre schaffte selbst der heftige Zwang der Gesetzgebung in den USA es nicht. Die US-Administration scheiterte damals ebenso an der Batterie wie die heutigen Elektroautos. Was bleibt vom aktuellen Elektro-Hype? Nur Frust oder doch sinnvoll nutzbare Autos? Wir fragten uns das am Steuer eines Opel Ampera.

So viel scheint klar: Autos, die ihre Energie nur aus einer Batterie ziehen, werden sich in Zukunft in Nischen tummeln als Stadtlieferwagen, Cityflitzer und manche sogar als Supersportwagen. Das universell und ganzjährig einsetzbare Familien-Fahrzeug fürs Pendeln und die Urlaubsreise werden diese Nischenflitzer nicht ersetzen können. Da werden der Otto- und der Dieselmotor noch lange überlegen bleiben, flankiert von Hybrid-Fahrzeugen.

Doch das klassische Hybrid-Automobil bewährt sich nur in der Innenstadt, wo ständig stockender Verkehr dem Hybridantrieb zugute kommt. Bleiben nur noch die Plug-in-Hybrids, bei denen eine größere Batterie den Elektromotor solange versorgen kann, bis man zum Beispiel den Innenstadtbereich erreicht oder durchquert hat und damit dort keine Emissionen verursacht hat. London war die erste Großstadt, die den Verkehr in die City so steuerte: Elektrisch fahrende Autos dürfen kostenlos rein, die anderen müssen zahlen.

Anfangs hatten die Londoner mit dieser Regelung die Dieselfraktion erzürnt, weil die erste Generation der Hybridfahrzeuge einfahren durfte, obwohl die nur ein paar hundert Meter elektrisch fahren konnten und danach wieder auf den Benzinmotor umschalten mussten. Kleine Dieselmotoren emittierten viel weniger als die hochgelobten Hybridfahrzeuge. Das gilt übrigens auch für Überlandfahrten in Deutschland. Ob auf der Bundesstraße oder der Autobahn – der Diesel braucht meist weniger als ein Hybrid.

Ausnahme: der Plug in-Hybrid. Mit seiner größeren Batterie rollt er mit Strom aus der Steckdose erst einmal ein paar Dutzend Kilometer, bevor der Benziner anspringt. Das wirkt sich in jedem Fall günstig auf den Gesamtverbrauch aus, einerlei, ob die elektrischen Kilometer am Anfang der Tour oder vielleicht am Ziel, in einem Innenstadtbereich, abgerufen werden.

Wir wollen uns nicht an dem Streit beteiligen, ob der Opel Ampera nun ein Hybrid-Fahrzeug ist oder nicht. Tatsache ist, er hat zwei Motoren an Bord, einen kleinen Vierzylinder-Benziner, den Range Extender, und den elektrischen Fahrmotor von 111 kW / 150 PS. Der Ampera fährt immer elektrisch; der Motor lädt nur die Batterie auf und hat keinen mechanischen Kontakt zu den Rädern. Beim herkömmlichen Hybrid teilen sich die beiden Motoren die Aufgabe des Vortriebs,

Rein batterieelektrisch versorgt schafft der Ampera um die 60 Kilometer. Wir wollten mal sehen, was auf der Uhr steht, wenn wir auf die Autobahn gehen. Dort schafften wir bei flotter Fahrt keine 40 Kilometer, bis sich das Motörchen zuschaltete. Akustisch hält es sich zwar im Hintergrund, aber man fühlt mit ihm, wenn man die mit 161 km/h angegebene Höchstgeschwindigkeit fährt.

In diesem Fall der scheinbar leeren Batterie ändert sich nichts am Fahrverhalten. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert immer noch neun Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit liegt immer noch oberhalb 160 km/h. Die Batterie enthält auch dann immer noch so viel Energie, dass die 111 kW / 150 PS des Elektromotors sich austoben können.

Die Reichweitenangabe von rund 500 Kilometern stimmt. Das geben der 35-Liter-Tank und die Batterie her. Der Ampera ist also nicht nur fürs Reinpendeln zum Arbeitsplatz geeignet, der Viersitzer mit vier Türen und einem 310 Liter großen Kofferraum eignet sich auch als Familienauto. 500 Kilometer Reichweite – dieser Wert nimmt dem Elektroautofahrer seine Urangst: Er wird nicht wegen Strommangel auf freier Strecke stehenbleiben. Dafür muss er sich bei langen Touren von den Verbrauchswerten verabschieden, die man in der Innenstadt erzielt hat. Dort kommt man häufig mit dem Strom aus der Steckdose aus, der im Vergleich zum Benzin extrem billig ist – solange das dem Finanzminister noch nicht gegen den Strich geht.

Ein Ampera-Fahrer hat also die Gewissheit, in vielen Fällen umweltschonend und billig Auto zu fahren. Das gilt, solange er die Batteriereichweite nicht überschreitet. Aber auch dann fährt er wegen der Mischkalkulation Strom/Benzin kostengünstig. Doch auf der Langstrecke verwischt dieser Vorteil. Dann liegt der Verbrauch zwischen fünf und sieben

Litern. Irgendwann auf der Strecke kommt also der Punkt, von dem an ein Diesel billiger fährt.

Die Vorteile des Ampera sind nicht umsonst zu haben. Die Limousine in ihrem ungewöhnlichen Design kostet in der Basisversion 45 900 Euro. Für das Modell Komfort Edition 47 500 und für die ePionier Edition 51 200 Euro. Der Preis hebt ihn also aus der Masse der vergleichbaren Benziner und Diesel deutlich ab. Zum Beispiel in den Niederlanden mag das anders aussehen. Dort kann man bis zu 7500 Euro Zuschuss abgreifen. Doch auch dort halten sich die Verkaufszahlen in Grenzen. Opel- und Chevrolet-Mutter General Motors (GM) hatte geplant, in diesem Jahr vom Ampera und seinem Zwilling Chevrolet Volt 40 000 Fahrzeuge bauen zu wollen. Das Ziel wird verfehlt, die Produktion in den USA angepasst.

Dennoch werden Fahrzeuge wie dieses auch die dritte Krise des Elektroantriebs überstehen. Das Konzept passt in die Zeit und der Antrieb erweist sich als technisch erstaunlich reif. Ein Ampera fährt sich schon fast so, wie man es von einem Auto dieser Klasse erwartet. Der Unterschied zwischen einem Ampera und etwa einem europäischen Mitglied der unteren Mittelklasse erklärt sich weniger aus dem Antrieb als aus der Tatsache, dass der Opel ein Ergebnis des US-Automobilbaus ist. Der geht immer noch anders mit Materialien um und ändert seine Ansprüche an die Qualität erst allmählich. Dennoch lässt sich unsere Erfahrung mit dem Opel Ampera so zusammenfassen: Verzicht findet an Bord nicht statt, wenn man ihn erst einmal bezahlt hat, sieht man ihm gern beim Sparen zu. (ampnet/Sm)

Daten Opel Ampera

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,79 x 1,44

Motor: R4, 1398 ccm (Range Extender)

Leistung: 63 kW/86 PS bei 4800 U/min

Max. Drehmoment: 130 Nm bei 4250 U/min

Elektromotor: 111 kW / 150 PS

Max. Drehmoment: 370 Nm ab Start

Batterie: Lithiumionen-Batterie, 16 kWh, 198 kg

Elektrische Reichweite: 50 bis 60 km

Gesamtreichweite: rund 500 km

Leergewicht: 1732 kg

Verbrauch (nach EU-Norm): 1,2 Liter

CO₂-Emissionen: 27 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 161 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9 s

Kofferraumvolumen: 310 l (vergrößerbar auf 1005l)

Räder / Reifen: 7J x 17 / 215/55 R 17

Basispreis: 45 900 Euro

Bilder zum Artikel:



Opel Ampera.



Opel Ampera.

Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.

Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.

Opel Ampera.



Opel Ampera.



Opel Ampera.