
Fahrbericht Opel Rocks-e: Vorstoß in die kleinste Klasse

Von Jens Riedel, cen

„My first Opel: Clean. Clever. Cool.“ Das kann ab Ende November für Jugendliche ab 15 Jahren Wirklichkeit werden. Um das neuste Modell der Rüsselsheimer fahren zu dürfen, bedarf es seit diesem Sommer lediglich des „Moped“-Führerscheins AM. Dabei ist der Opel Rocks-e kein Kleinkraftrad, aber auch kein Auto. Der Gesetzgeber stuft den vierrädrigen Zweisitzer als Leichtkraftfahrzeug der Klasse L6e ein (wobei e nicht für Elektro steht). Das heißt zunächst vor allem erst einmal eins: bei 45 km/h ist Schluss. Doch hinter dem Mini-Opel steckt mehr.

Der Rocks-e ist ein Produkt des Stellantis-Konzerns. In Frankreich und anderen Ländern läuft er als Citroën Ami. Mit der Adaption des putzigen Mini-Cars wollen sich die Rüsselsheimer neue Kundengruppen erschließen. Und das müssen keineswegs nur Jugendliche ab 15 Jahren sein. Da wäre auch der Pendler, der jeden Tag auf dem Land ein paar Kilometer zum Bahnhof fahren muss, der städtische Kurierfahrer oder der Großstädter, der eine Alternative zum ÖPNV sucht.

Die nackten Fakten: Der Opel Rocks-e ist 2,41 Meter kurz, 1,39 Meter schmal und 1,52 Meter hoch. Sein Elektromotor mobilisiert eine Spitzenleistung von 9 kW und eine Dauerleistung von 6 kW. Er wiegt mit Batterie 471 Kilogramm. Der Akku hat eine Kapazität von 5,5 Kilowattstunden und soll in nur dreieinhalb Stunden wieder voll aufgeladen werden können, wenn dem Rocks-e die Energie ausgeht. Das ist ein guter Wert. Für öffentliche Ladesäulen hält Opel einen Adapter bereit. Die Reichweite nach WLTP wird mit 75 Kilometern angegeben.

Der Rocks-e ist ein Minimalist. Front- und Heckpanel sind identisch geformt, nur anders bestückt und selbst die Türen sind absolut identisch. Das führt dazu, dass auf der Beifahrerseite der Ein- und Ausstieg ganz normal erfolgt, auf der linken Seite aber die um 180 Grad gedrehte Tür hinten angeschlagen ist und entgegengesetzt öffnet und schließt. Apropos öffnen und schließen. Dafür sind Schlaufen wie bei einem Sportwagen zuständig. Und zwar für jeden Vorgang eine. Zum Zuziehen hängt sie genau in der Mitte der Tür, zum Öffnen befindet sich eine separate links neben dem Armaturenbrett respektive rechts hinten neben dem Beifahrersitz.

Gepäck wird vor dem Fußraum verstaut

Der Fahrersitz ist in der Länge verschiebbar, der Beifahrerplatz ist fest montiert und liegt etwas weiter nach hinten versetzt. Das hat seinen besonderen Grund, denn der Mini-Opel hat keinen Kofferraum. Stattdessen liegt vor dem Fußraum ein offenes Stauabteil mit 63 Litern Volumen, das zum Beispiel einen Handgepäckstrolley oder eine Reisetasche beherbergen kann. Muss nichts mitgenommen werden, darf der Beifahrer seine Beine lang machen und die Füße wie in der Oberklasse ausstrecken. Vor sich hat er außerdem einen großen Taschenhaken, wo zum Beispiel ein Rucksack hängen kann. Hinter dem Fahrersitz ist auch noch etwas Platz und vor dem Armaturenbrett jede Menge Ablagefläche, für die Opel auch drei verschiedene Einsätze bereit hält. Direkt hinter dem Lenkrad steckt außerdem noch ein Cupholder.

Größe zeigt der Rocks-e auch bei den Türfächern. Es soll sich laut Produktmanager Keanu Effekhani um die größten im Automobilbereich handeln. Und so ein schickes Panoramadach, wie es der kleine City-Opel hat, hat auch nicht jeder. Es ist zudem perfekt positioniert: Es liegt vor den Passagieren und nicht über ihnen. So kann der Blick nach oben schweifen, ohne dass, der Fahrer groß den Kopf nach hinten neigen muss, und hat

er zum Beispiel an Kreuzungen beste Sicht auf hoch hängende Ampeln.

Die Sitze sind naturgemäß recht schmal, zudem sind die integrierten Kopfstützen recht tief und relativ weit hinten platziert. Die Rückenlehne ist starr. Das in einem Fach der B-Säule auf der Beifahrerseite versteckte Ladekabel lässt sich nicht wie bei einem, Staubsauger wieder aufrollen, sondern muss etwas umständlich von Hand wieder „hineingestopft“ werden. Und noch offen ist die Frage, wie kalt es im Winter in der unverkleideten Fahrerkabine wird und wie gut die Heizung funktioniert, die im Rocks-e lediglich aus einem einstufigen Gebläse für den Sommer und einem ebenfalls per Knopfdruck aktivierbaren Heißlüfter besteht.

Im Stadtverkehr voll dabei

Zumindest im frühnachmittäglichen Verkehr einer Großstadt wie Frankfurt kann das Mini-Car gut mithalten. Auf mehrspurigen Straßen ist es dennoch ratsam, sich rechts zu halten, denn der Digitaltacho geht einfach nicht über die 45 hinaus. Die Blicke der Passanten und der anderen Autofahrer sind dem kleinen Sympathieträger sicher. Ob das eine oder andere Gehupe dem Rocks-e oder einer tatsächlichen Gefahrensituation an anderer Stelle gegolten hat, lässt sich schwer sagen. Auffällig war aber, das auf der 13 Kilometer langen Stadtfahrt ungewöhnlich häufig gehupt wurde. Die angegebene Reichweite scheint nach der ersten Ausfahrt durchaus drin zu sein.

Viel zu beachten ist bei der Bedienung nicht. Es gibt neben dem klassischen Zündschloss links den Blinkerhebel und zwischen den Sitzen eine klassische, für das kleine Fahrzeug recht groß geratene Handbremse. Licht ist, wie bei einem Motorrad, immer automatisch an, Fernlicht hat der kleinste Opel nicht. Die drei Tasten für vorwärts, die Neutralstellung und den Rückwärtsgang sind links seitlich neben dem Fahrersitz platziert, wo andere Fahrzeuge die Sitzeinstellung haben.

Wegen des unverkleideten Innenraums ist der Rocks-e für ein Elektroauto im Fahrbetrieb ungewöhnlich laut. An die Geräuschkulisse gewöhnt sich die Besatzung aber rasch, denn sie liegt allenfalls auf dem Niveau eines Verbrenners im Stadtverkehr. Der Federungskomfort ist für ein derart kurzes „Auto“ annehmbar.

Um die 2000 bis 2500 Neufahrzeuge groß sein dürfte nach Angaben einer Insiderin der Markt für die vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge in diesem Jahr. Eine offizielle Statistik für die zulassungsfreien Fahrzeuge, die lediglich ein Versicherungskennzeichen benötigen, gibt es hierzulande nicht. Die etablierte Konkurrenz, allen voran Aixam aus Frankreich, ist erheblich Pkw-ähnlicher ausgestattet. Dagegen setzt Opel den deutlich niedrigeren Preis und die trendige Pfiffigkeit.

Opel bietet den Rock-e zum Basispreis von 7990 Euro an. Das sind nur etwa 1500 bis 2000 Euro mehr als beispielsweise Vespa oder Govecs für ihre Elektro-Kleinkraftroller aufrufen. Die farblich peppigere und unter anderem mit Handyhalter ausgestattete Variante Tekno und der etwas edler auftretende Klub sind jeweils für 8790 Euro zu haben. Den Einstieg in die neue Klasse bei Opel erleichtert das Vier-Jahre-Leasing mit einer Monatsrate von 49 Euro bei 2595 Euro Anzahlung. (aum/jri)

Daten Opel Rocks-e

Länge x Breite x Höhe (m): 2,41 x 1,39 x 1,52

Antrieb: elektrisch

Dauerleistung: 6 kW / 8 PS

Spitzenleistung: 9 kW / 12 PS

Batterie: 5,5 kWh

WLTP-Normreichweite: bis zu 75 km

Ladezeit: 3,5 Std. (Haushaltssteckdose)

Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h

Leergewicht: 471 kg

Wendekreis: 7,2 m
Radgröße: 14 Zoll
Basispreis: 7990 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



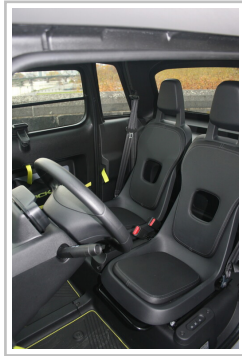
Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Das Panoramadach ist Standard.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Tasten für Heizer, Lüfter und Warnblinker sowie ein USB-Anschluss und Handyhalter.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: der „Gepäckraum“ (im doppelten Sinne des Wortes).

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: der „Gepäckraum“ (im doppelten Sinne des Wortes).

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Die größten Türfächer in der Autowelt, sagt der Hersteller.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Hinter dem Fahrersitz ist allemal Platz für eine Handtasche.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Türöffner.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Fenster öffnen klappt wie einst bei der „Ente“.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Opel Rocks-e: Fenster öffnen klappt wie einst bei der „Ente“.

Foto: Autoren-Union Mobilität



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

Foto: Autoren-Union Mobilität



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
