



Opel Ampera E-REV ePionier Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (111 kW / 150 PS)

Die Frage „Hybrid- oder Elektroauto?“ beantwortet Opel mit dem Ampera auf eigene Weise. Ein reines Elektroauto ist er zwar nicht, weil er einen Vierzylinder-Benziner zur Reichweitenverlängerung mit an Bord hat. Aber mit frisch geladener Batterie kann man zwischen 40 und 80 km rein elektrisch fahren. Angst, mit leerem Akku liegenzubleiben, braucht man nicht haben: dann springt der Benzinmotor an und liefert den Strom zum Weiterfahren. Das unterscheidet den Ampera von allen anderen Elektrofahrzeugen. Im Gegensatz zu den bisher bekannten Hybridautos kann der Opel aber weite Strecken rein elektrisch fahren und seine Höchstgeschwindigkeit auch ohne Benzinmotor erreichen. Zu den Pluspunkten des Ampera zählen das sehr sicher abgestimmte Fahrwerk, das zudem tollen Komfort auch für lange Strecken bietet, und der hohe allgemeine Fahrkomfort. Dazu trägt auch die umfangreiche Ausstattung bei. Das futuristisch gestaltete Cockpit macht die Bedienung des Ampera leider unnötig kompliziert. Wer das Besondere haben will, darf sich auch über den besonderen Preis nicht wundern: 48.200 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.

+ für ein "Elektroauto" große Reichweite dank Range-Extender, sparsamer Fahrbetrieb möglich, komplette Ausstattung, sicheres und komfortables Fahrwerk

- sehr hoher Preis, mit gleichförmigen Sensortasten überfrachtete Mittelkonsole, wenig Zuladung



ADAC-URTEIL

2,1	TECHNIK/ UMWELT
3,1	Karosserie/Kofferraum
2,4	Innenraum
2,5	Komfort
1,6	Motor/Antrieb
2,1	Fahreigenschaften
2,2	Sicherheit
1,3	Umwelt/EcoTest
4,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,1 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist einwandfrei verarbeitet, alle Teile sitzen weitgehend passgenau, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Arg tief geraten ist der Kunststoff-Windabweiser ganz unten an der Front: schon an kleinen Schwellen, Ein- und Ausfahrten kratzt man damit über die Straße. Dank flexibler Bauart bleibt sie unversehrt, akustisch hört es sich weit dramatischer an. Der Unterboden ist nur zwischen den Achsen glattflächig, der Motorraum selbst ist nach unten offen und hinter der Hinterachse fehlt ebenfalls aerodynamische Optimierung. Der Stromanschluss befindet sich vorne links unter einem Deckel, er öffnet sich auf Knopfdruck. Der Benzintankstutzen sitzt hinten rechts, er muss per verstecktem Knopf in der Fahrertür entsperrt werden, um dann manuell aufgeklappt werden zu können - eine eigenartig umständliche Prozedur. Die Türschweller sind gut abgedichtet und ausreichend gegen Verkratzen geschützt.

⊖ Der Ampera ist rundrum kratzgefährdet, Seitenleisten gibt's nicht, bei den Stoßfängern siehts auch nicht viel besser aus. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, einen Wagenheber und einen Radschraubenschlüssel gibt's nicht. Die Maximale Zuladung (inkl. Fahrer) beträgt nur bescheidene 280 kg - für vier Personen mit Gepäck arg knapp. Beim Scheinwerferlampenwechsel ist auf der Beifahrerseite der Luftfilterkasten im Weg.

3,1 Sicht

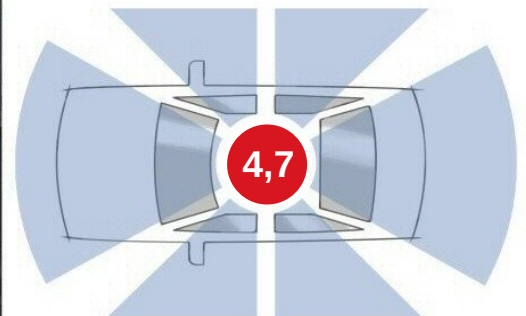
Die Außenspiegel bieten eine vernünftige Sicht nach hinten, der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um leichter den toten Winkel einsehen zu können. Die Halogenscheinwerfer erzeugen ein homogenes Licht, das aber deutlich heller sein dürfte - Xenonleuchten sind leider nicht lieferbar. Auch die seitliche Ausleuchtung lässt zu wünschen übrig, weil kein Kurven- oder Abbiegelicht lieferbar ist. Das Tagfahrlicht erzeugen LEDs. Die Scheibenwischer befreien einen großen Bereich der Scheibe von Wasser und arbeiten auch bei hohen Geschwindigkeiten zuverlässig.

⊖ Die Übersichtlichkeit im Ampera ist bestenfalls ausreichend. Vorne stören die breiten und schrägen A-Säulen und hinten die dicken C-Säulen sowie die horizontale Unterbrechung der Heckscheibe durch den Heckspoiler. Einen Heckwischer gibt's nicht. Man ist dankbar um die serienmäßige Rückfahrkamera sowie um die Parksensoren vorne und hinten. Der Blick im Rückspiegel lässt ebenso zu Wünschen übrig. Die bescheidene Sicht nach draußen spiegelt sich auch im Ergebnis bei der ADAC Rundumsichtmessung wieder - es fällt mangelhaft aus.

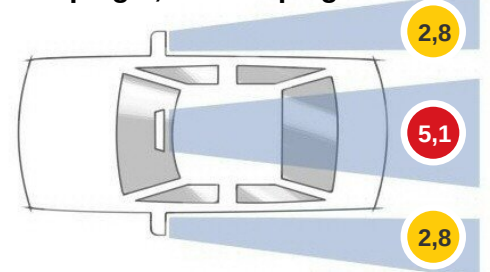


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

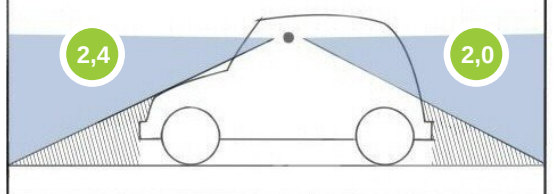
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0

Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten kann man ganz ordentlich ein- und aussteigen, man sollte aber auf seinen Kopf achten, weil die Dachlinie nach vorne und nach hinten stark abfällt. Die Schweller sind angenehm niedrig, nur der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante recht groß, man muss also weit ins Auto "reinrutschen". Die Zentralverriegelung lässt sich über Knöpfe an den äußeren Türgriffen bedienen, der Schlüssel kann in der Tasche bleiben (Keyless Access). Die Türbremsen arbeiten zufriedenstellend, die Haltekräfte gehen in Ordnung, vorne gibt's drei, hinten zwei Rasterungen. Haltgriffe am Dachhimmel stehen nur für die hinten Sitzenden zur Verfügung. Nach dem Aussteigen erhellen die Scheinwerfer noch eine Weile die Fahrzeugumgebung.

3,5

Kofferraum-Volumen*

Im Normalfall steht ein Kofferraum-Volumen von 270 l zur Verfügung. Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf 595 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 270 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse nicht gerade üppig.

3,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, die Entriegelung klappt dank Keyless Access auch mit dem Schlüssel in der Tasche. Die Gasdruckfedern für die große Klappe sind aber eher schwach ausgelegt, liegt im Winter Schnee auf der Heckscheibe, fällt die Klappe von alleine wieder zu. Die Ladeöffnung ist dank Schrägheckkonzept groß, das quaderförmige Format des Ladeabteils lässt sich gut nutzen.

⊖ Von Nachteil ist die geringe Öffnungshöhe der Heckklappe, nur 1,76 m schwingt sie nach oben, schon Personen mit durchschnittlicher Größe müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Wenig begeistern kann auch die hohe Ladekante, Gepäck muss über 83 cm angehoben werden, um über die Bordwand zu kommen. Innen ist die Ladekante üppige 23,5 cm hoch - ein praktischer Kofferraum sieht anders aus.

2,7

Kofferraum-Variabilität

Die Lehnen der beiden Rücksitze können separat umgeklappt werden, der Klappmechanismus lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand bedienen. Fächer und Netze zum Fixieren von kleinem Gepäck sucht man vergebens, es gibt nur vier Verzurrösen und zwei Haken seitlich bei der Kofferraumklappe. Die Fächer unter dem Kofferraumboden werden vom Reifenreparaturset und dem Ladegerät besetzt.

⊖ Zwischen den beiden Rücksitzen klafft eine breite Lücke. Für sie gibt es eine vertikale Tasche, die per Klettverschluss zwischen den Lehnen befestigt werden kann. Sonderlich stabil ist die Lösung nicht, insbesondere kann sie bei einem Crash schweres Gepäck nicht im Kofferraum halten.

Die Bedienbarkeit des neuen Ampera ist etwas durchwachsen. Im ersten Moment wirkt das Cockpit hochmodern beeindruckend, will man sich dann orientieren, geht die Ratlosigkeit los. Der Getriebewählhebel ist in P-Stellung in einer "Höhle" untergebracht, was faszinierend aussieht, sich in der Praxis aber als weniger praktisch erweist. Opel-untypisch befindet sich der Lichtschalter am Lenkstockhebel, ebenso der Drehring für die Nebelscheinwerfer. Der Ampera verfügt über elektrische Fensterheber vorne und hinten, aber nur das Fahrerfenster ist mit Aufwärtsautomatik und Einklemmschutz versehen.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden. Die Pedale sind günstig angeordnet. Der Startknopf befindet sich übersichtlich an der Mittelkonsole und leuchtet vor dem Start pulsierend. Das Navigationssystem arbeitet zügig. Das Fahren im Alltag erleichtern der Komfortblinker (1x Tippen, 3x Blinken) und die Berganfahrhilfe. Vorne und hinten gibt es Leseleuchten. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet. Die Lautsprecher erzeugen einen sauberen Klang, auch bei hoher Lautstärke. Es gibt zahlreiche Ablagen vorne und hinten.

- Die Mittelkonsole ist mit gleichförmigen "Knöpfen" regelrecht überfrachtet - eigentlich handelt es sich dabei nur um Sensortasten mit kleinen Knubbeln zur haptischen Orientierung. Der Fahrer muss zur Bedienung stets seinen Blick von der Straße abwenden, oft gelingt das "Knopfdrücken" nicht auf Anhieb. Die Steuerung der Klimaautomatik und des Radios wird damit unnötig kompliziert, sie kann im Detail auch über den großen Touchscreen vorgenommen werden. Diese Technikspielereien gehen sehr zu Lasten der Ergonomie. Ein hoher Gewöhnungsaufwand ist ebenso nötig. Das Handschuhfach ist arg klein geraten und zudem unbeleuchtet.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität ist zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.

+ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 gut Platz, insbesondere die Innenbreite fällt üppig aus. Das subjektive Raumempfinden ist nur durchschnittlich, weil die Karosserieflanken hoch und die Mittelkonsole voluminös sind.

Der Ampera verfügt über vier vollwertige Sitzplätze. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können hinten noch Personen bis knapp 1,80 m Größe bequem sitzen - sowohl bei der Kopffreiheit als auch bei der Kniefreiheit stößt man hier an die Grenzen. Das subjektive Raumempfinden geht in Ordnung.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5

KOMFORT

2,0

Federung

⊕ Opel hat die Federn und Dämpfer des Ampera ausgewogen und in der Summe seiner Eigenschaften richtig gut abgestimmt. Der Langstreckenkomfort ist einwandfrei. Langwellige Fahrbahn bringt das schwere Elektroauto nicht aus der Ruhe. Auch Stuckern tritt nicht auf. Kurwellige Bodenunebenheiten pariert der Ampera gut, die Insassen werden geschont. Ebenso schluckt das Fahrwerk Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel anstandslos. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, auch die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven fällt kaum auf. Beladen ändert sich das Federungsverhalten des Ampera kaum.

2,3

Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz können unter anderem in der Höhe eingestellt und damit ganz unterschiedlichen Personengrößen angepasst werden. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen sind gut, es ergibt sich ein einwandfreier Seitenhalt. Die Vordersitze sind tendenziell straff und ausgewogen gefedert. Das serienmäßige Leder ist teilweise perforiert, damit schwitzt man auf langen Strecken nicht ganz so schnell. Hinten kann man recht ordentlich sitzen, die Sitzflächen und Lehnen sind zufriedenstellend konturiert, dank straffer Federung werden die Insassen gut gestützt. Auch Erwachsene können eine passende Sitzposition finden.

2,2

Innengeräusch

⊕ Elektrisch unterwegs, wurde im Innenraum bei 130 km/h ein Geräuschpegel von 68,4 dB(A) gemessen - das ist noch gut, aber nicht besonders niedrig. Der E-Motor ist praktisch nicht zu hören, für die Geräuschkulisse im Ampera sorgen in erster Linie die Fahr- und Windgeräusche. Aber selbst bei 160 km/h sind noch problemlos Gespräche im Auto möglich. Ist der Verbrennungsmotor aktiv, können die Insassen ihn deutlich hören. Er ist zwar nicht störend, aber durchaus präsent - insbesondere bei höheren Drehzahlen.

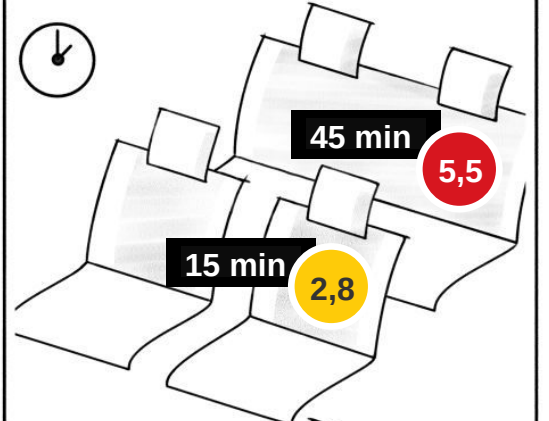
3,7

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Mit der Heizung ist das bei Elektroautos so eine Sache - hier kann sich der Ampera auch nicht ausnehmen. Je mehr Heizleistung abgefordert wird, desto schneller sind die Akkus leer. Das Klimasystem verfügt neben einem Klimakompressor zur Kühlung auch über einen elektrischen Zuheizung. Außerdem kann die Abwärme des Benzinmotors genutzt werden, wenn dieser läuft. Klimaautomatik hat drei vorwählbare Automatikprogramme, "Min", "Eco" und "Max".

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Auf "Min" im Elektrobetrieb kann der Innenraum bei Temperaturen unter 5 Grad praktisch nicht mehr aufgewärmt werden, die Insassen werden selbst bei vorgewählten 25°C nur kalt angeblasen. Die Sitzheizung des Fahrers verfügt über ein Automatikprogramm, dass bei niedrigen Temperaturen stets die Sitzheizung aktiviert - das verbraucht weniger Energie als den ganzen Innenraum aufzuheizen.

+ Die serienmäßige Klimaanlage erlaubt die genaue Vorwahl der Temperatur und der Luftmengenverteilung für oben, Mitte und unten - man kann auch alles der gut funktionierenden Automatikfunktion überlassen. Eine automatische Umluftfunktion ist vorhanden.

- Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend schnell an, braucht aber lange, um eine angenehme Temperatur zu erreichen. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung mangelhaft. Die Wohlfühltemperatur von 22°C wird vorne nach 15 Minuten erreicht, hinten auch nach 45 Minuten nicht.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des Ampera sind völlig ausreichend und können auch anspruchsvollen Gemütern gerecht werden. Der Elektromotor leistet 150 PS und ein maximales Drehmoment von 370 Nm. Damit kann beispielsweise der Überholvorgang zügig absolviert werden, die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,6 Sekunden möglich.

1,8 Laufkultur

+ Der Elektromotor bietet eine ausgezeichnete Laufkultur, er ist sehr leise und arbeitet absolut vibrationsfrei. Bei dem Vierzylinder-Benziner sieht das nicht ganz so schön aus, wenn er arbeitet, übertragen sich merklich Vibrationen in den Innenraum, auch zeigt er sich je nach Drehzahl etwas brummig. In der Summe ergibt sich aber eine gute und langstreckentaugliche Laufkultur der Antriebseinheit.

1,4 Schaltung

+ Das Automatik-Getriebe ist extrem aufwendig aufgebaut, es besteht aus einem Planetengetriebe und mehreren Kupplungen und regelt den Kraftfluss zwischen dem Haupt-Elektromotor, dem Generator, der auch Antreiben kann, dem Verbrennungsmotor sowie den Antriebsrädern. Dank ausgeklügelter Steuerung muss sich der Fahrer um nichts kümmern und bekommt von den vielen Regelungsarbeiten des Getriebeapparates kaum etwas mit. Lediglich bisweilen leicht verzögerte Reaktion auf Gasbefehle verraten das Umschalten der Kupplungen. Der Getriebewählhebel lässt sich einwandfrei bedienen, nur die P-Position in der Mittelkonsole ist ergonomisch nicht optimal gelöst. Das Umschalten zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang klappt problemlos und zügig.

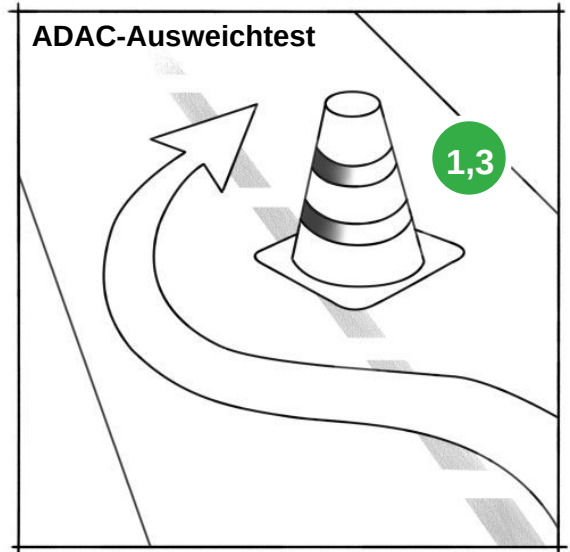
1,0 Getriebeabstufung

+ Das Getriebe arbeitet stufenlos, es ergeben sich keine Schaltrucke. Die Übersetzung ist optimal gewählt.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Der Ampera reagiert einwandfrei auf Lenkimpulse. Selbst bei Spurrillen, Fahrbahnverwerfungen und ausgeprägtem Seitenwind hält der Opel gut seine Spur und lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Für den Fahrer ergibt sich ein sehr entspanntes Reisen. Die Traktionskontrolle arbeitet ausgesprochen feinfühlig und regelt sehr effektiv. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Ampera seine dynamische Seite, er durchfährt den Parcours problemlos und weitgehend neutral, im Grenzbereich zeigt er leichtes und unproblematisches Untersteuern. Der niedrige Schwerpunkt wirkt sich spürbar positiv aus.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,8 Kurvenverhalten

⊕ Die gute Fahrstabilität zeigt sich auch im Kurvenverhalten, hier fährt der Ampera bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral und beginnt im Grenzbereich, leicht und gut kontrollierbar über die Vorderräder zu schieben - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegenkommt und sie nicht überfordert.

Lastwechselreaktionen fallen kaum auf, wenn man in schnell durchfahrenen Kurven plötzlich vom Gas geht. Auch beladen verhält sich der Ampera in Kurven gutmütig.

2,3 Lenkung*

⊕ Die Lenkung des Ampera reagiert auch bei hohem Tempo gut auf Lenkbefehle, gleichzeitig zeigt sie sich aber nicht zu empfindlich. Sie arbeitet zielgenau und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Fahrbahnkontakt, auch wenn sich dabei ein etwas synthetisches Gefühl ergibt. Die Lenkung ist insgesamt direkt übersetzt und verlangt beim Rangieren nur nach einem geringen Kraftaufwand.

⊖ Der Wendekreis fällt mit knapp 11,7 m nicht gerade klein aus.

2,7 Bremse

Das Bremsgefühl dürfte für die meisten Fahrer anfangs sehr gewöhnungsbedürftig sein, weil sich das Pedal vergleichsweise teigig anfühlt und nur einen diffusen Druckpunkt bietet. Das ist der komplizierten Steuerung zwischen Rekuperation (Bremsen durch Elektromotor bei gleichzeitiger Energierückgewinnung) und dem Übergang zum Einsatz der Brems Scheiben geschuldet. Dadurch lässt sich die Bremse auch nicht so elegant dosieren, wie das bei "Standard-Systemen" üblich ist. Jedoch muss man Opel eine angesichts der Komplexität ordentliche Bremsabstimmung attestieren. Zumal es am Bremsweg nichts auszusetzen gibt. Durchschnittlich benötigt der Ampera für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 38 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/55 R17H Michelin Energy Saver 94). Nachbessern sollte Opel noch bei der Standfestigkeit, denn bei sehr hoher Beanspruchung ergibt sich ein Nachlassen der Bremsleistung - von anfangs 36,3 m auf zuletzt 41,2 m.

⊕ Der Opel Ampera verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso zeigt ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem den Luftdruck für jedes Rad einzeln an; bei Druckverlust wird gewarnt, um einen möglichen Unfall zu verhindern. Die LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu erkennen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der neue Ampera volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit erzielen. Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags gibt's serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorbildlich gering. Die hinteren Kopfstützen reichen zwar nur für Leute bis 1,70 m Größe, jedoch kann das niedrige Dach eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen und damit die Gefahr eines Schleudertraumas reduzieren. Der Horizontalabstand zwischen Kopfstütze und Kopf sollte aber deutlich geringer sein. Die vorderen Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Für die beiden hinteren Sitzplätze wird der Anschnallstatus angezeigt. Die Bügeltürgriffe erleichtern das Öffnen von leicht verklemmten Türen nach einem Unfall, weil höhere Zugkräfte als beispielsweise bei Klapptürgriffen angebracht werden können.

⊕ Im Bereich Kindersicherheit konnte der Ampera beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 78 Prozent erreichen - das ist ein gutes Ergebnis. Für die beiden hinteren Sitzplätze gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Aber auch mit den Gurten können Kindersitze gut befestigt werden, weil feste Gurtschlösser das anschnallen erleichtern, die Gurte lang genug sind, die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert sind und die Sitze eine vernünftige Formstabilität bieten. Die Airbags im Bereich des Beifahrersitzes lassen sich deaktivieren, dann kann auch dort ein Kindersitz montiert werden.

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm werden nur 41 Prozent erzielt - für ein neues Auto ein mageres Ergebnis. Vor allem die Randbereiche der Motorhaube (Vorderkante, Seiten, Bereich an der Windschutzscheibe) bieten noch ein zu hohes Verletzungsrisiko, diese sollte Opel deutlich nachgiebiger gestalten.

1,3

UMWELT/ECOTEST

1,6

Verbrauch/CO2*

⊕ Wieviel Strom und wieviel Benzin der Ampera verbraucht, hängt stark von der Nutzung ab. Startet man die Fahrt mit voll geladenem Akku, dann werden im gemischten Betrieb auf den ersten 100 km 12,2 kWh Strom und 1,4 l Super verbraucht. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 102 g pro Kilometer (CO₂ aus deutschem Strommix sowie CO₂ aus verbrauchtem Benzin). Im ADAC EcoTest reicht dies für 44 Punkte. Fährt man dann mit leerem Akku weiter, liegt der Verbrauch innerorts bei etwa 4,0 l, außerorts bei etwa 5,5 l und auf der Autobahn bei etwa 6,5 l Super pro 100 km. Auf kürzeren Strecken, die rein elektrisch zurückgelegt werden können, liegt der Verbrauch durchschnittlich bei 17,4 kWh alle 100 km im gemischten Betrieb. Damit kommt man mit einer Akkuladung etwa 70 km weit, die Klimaautomatik arbeitet dabei teilweise im Eco-Betrieb oder ist aus. Im Winter, wenn die Heizung benötigt wird, sinkt die Reichweite rapide - ein typisches Problem von Elektrofahrzeugen. Beim Ampera aber ohne Risiko auf Liegenbleiben, weil der benzinbetriebene Rangeextender immer an Bord ist.

1,0

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Ampera ist sehr gering, im Elektrobetrieb liegt er bei null (in diesem Fall werden die Schadstoffemissionen, die bei der Stromproduktion anfallen, nicht berücksichtigt). Aber auch im Benzinbetrieb sind die Emissionswerte sehr niedrig. So erzielt der Opel im Bereich Schadstoffe volle 50 Punkte im EcoTest. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, ergeben sich 94 Punkte und damit alle fünf möglichen Sterne im ADAC EcoTest.

4,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Strom und den Kraftstoff. Fährt man meist kürzere Strecken und dann hauptsächlich elektrisch, sind die Betriebskosten sehr niedrig. Fährt man meist im Benzinbetrieb, liegen die Kosten deutlich höher. Für das Berechnungsbeispiel wurde der Verbrauchsmix für die ersten 100 km zugrunde gelegt, damit kann der Ampera eine sehr gute Bewertung in diesem Bereich erzielen.

3,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

1,6

Wertstabilität*

- ⊕ Dem Ampera wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich die moderne Technik und der niedrige mögliche Verbrauch aus. Auch ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- ⊖ Der "Grundpreis" für die getestete Variante "ePionier Edition" des Ampera liegt bei enormen 48.200 Euro. Dafür ist die Ausstattung komplett und wirklich umfangreich. Von Klimaautomatik bis Leder und Parksensoren samt Heckkamera ist alles an Bord. Das relativiert den Grundpreis etwas, kann aber nicht darüber hinweghelfen, dass Elektroautos und deren Technik noch immer sehr teuer sind.

4,8

Fixkosten*

- ⊖ Die Steuer liegt bei 28 Euro im Jahr, das ist sehr günstig. Anders sieht es bei der Versicherung aus, hier liegen die Einstufungen für Haftpflicht, Teil- und Vollkasko sehr ungünstig, was für hohe Kosten sorgt.

5,3

Monatliche Gesamtkosten*

- ⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Opel Ampera, dann kann sich das Elektroauto mit Range-Extender nur ganz hinten in seiner Klasse einordnen. Viel zu hoch sind der Wertverlust in Euro und Cent sowie die Kosten für die Versicherung - da helfen auch die niedrigen Betriebskosten nicht mehr. Der Ampera ist also eher ein Prinzipienkauf, wirtschaftlich rechnen kann er sich zur Zeit nicht.

DATEN UND MESSWERTE

PlugIn-Hybrid (E-Motor)	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	111 kW (150 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17H
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Testverbrauch Schnitt (ersten 100 km)	12,2 kWh und 1,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (leere Batterie / elektrisch)	5,5 l / 17,4 kWh
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	27g/km/ 102g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4498/1787/1439 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2130 mm
Leergewicht/Zuladung	1720 kg/280 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	270 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Batteriekapazität / Tankinhalt	16 kWh / 35 l
Reichweite (gesamt)	710 km
Garantie (Batterie)	2 Jahre (8 Jahre / 160.000 km)
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle (aktiv messend)	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer + Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Telefonfreisprechanlage	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	84 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	532 Euro
Monatliche Gesamtkosten	764 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/24
Grundpreis	48.200 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich



gute Zu-
ladenög-
lichkeit



komfort-
betont



gute
Sicherheit



fahraktiv



lang-
strecken-
tauglich



wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,4
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	1,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,6
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,0
Federung	2,0		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	3,7		
Motor/Antrieb	1,6		
Fahrleistungen*	2,0		
Laufkultur	1,8		
Schaltung	1,4		
Getriebeabstufung	1,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT **4,3**

Betriebskosten*	0,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	1,6
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,8
Monatliche Gesamtkosten*	5,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen