

AMPERA fährt auch weit

Opels E-Auto hat einen Benzinmotor als Reichweitenversicherung. Dennoch bietet es das richtige Elektroauto-Feeling

Ist das überhaupt ein richtiges Elektroauto? Opels Konzernmutter General Motors betont, dass der Ampera und der technisch identische Chevrolet Volt in diese Kategorie gehören – obwohl der als Reichweitenverlängerer gedachte Benzinmotor beim Antrieb direkt mithelfen kann. Genau genommen ist der Ampera damit ein leistungsverzweigter Hybrid, genau wie der Toyota Prius.

Für mich ist die Einordnung klar: Während der Woche ist der Ampera ein echtes Elektroauto, weil ich die täglich fast 100 Kilometer ins Büro und nach Hause rein elektrisch zurücklegen kann – wenn es sein muss bis zu 161 km/h schnell, begleitet nur von Reifen- und Windgeräuschen. Mit einer Akkuladung sind nur maximal 80 Kilometer drin, deshalb ist zum Pendeln eine Lademöglichkeit in der Redaktion gefragt. Hier zeigt sich die Ladeelektronik wählerisch: Auch in der niedrigen Ladestufe, die gut sechs Ampere Ladestrom zieht, ist ihr die Spannung an den Steckdosen in der Tiefgarage nicht stabil genug und sie schaltet sich einfach ab. Meine Notlösung, das Kabel durch ein gekipptes Fenster ins Erdgeschoss zu ziehen, ist unpraktisch und nicht wintertauglich, aber sie funktioniert.

Das Fahren im elektrischen Modus ist ein Erlebnis: Mir war vorher klar, dass die E-Maschine aus dem Stand ihr volles Drehmoment von 370 Nm liefert und dabei keine nennenswerten Geräusche von sich gibt. Die Kombination aus Startschub und Stille verblüfft mich trotzdem immer wieder und verleitet zu einer Fahrweise, die nicht zum Ökoauto passt. Zu schnell fährt man im Ampera ohnehin oft, einfach weil das Ohr als Geschwindigkeitsmesser ausfällt.

Wochenende: Zeit für einen Familienausflug. Von den geplanten 360 km schafft der Elektromotor bei Autobahntempo 120 nur knappe 60. Für den Rest der Strecke muss also der Verbrenner einspringen. Wenn der Blick nicht gerade auf die Armaturen gerichtet ist, bemerkt man den Übergang vom einen zum anderen Betriebsmodus nicht: Es gibt keinen Ruck, und bei moderatem Tempo wird der Motor von Abroll- und Windgeräuschen übertönt. Erst an Steigungen oder beim Beschleunigen dreht der Range Extender hoch und wird deutlich hörbar, aber nicht laut. Nur im Stadtverkehr stört der Verbrenner wirklich, deshalb hat Opel den »Halten«-Modus implementiert. Aktiviert man diesen auf der Autobahn oder Landstraße, solange noch nutzbare Kapazität im Akku ist, geht der Benzinmotor an, und die elektrische Energie wird für die Stadtfahrt aufgespart.

So durchdacht und optimiert wie der Antriebsstrang ist die Bedienung leider nicht. Unter dem 7-Zoll-Info-Navi-Entertainment-Display



Chefredakteur Sepp Reitberger war eine Woche im Opel Ampera unterwegs. Sowohl im Elektro- als auch im Benzinbetrieb überzeugte ihn das teure Vergnügen

gibt es nicht weniger als 29 Sensortasten, sieben mechanische Taster, zwei Dreh-Drück-Kombinationen, links vom Lenkrad gibt es einen weiteren Dreh-Drück-Regler, und das Display selbst ist ein Touchscreen. Ich habe keine Ahnung, wie lange es dauert, bis man sich in dieser Bedienung zu Hause fühlt – nach einer Woche habe ich den Ausschalter für die Strom und damit E-Reichweite fressende Klimaanlage jedenfalls immer noch nicht gefunden.

Warten auf noch höhere Benzinpreise

Fährt man 160.000 Kilometer – so lange gilt die Garantie für die Akkus – rein elektrisch, so verbraucht der Ampera Strom für circa 5.500 Euro, ein Diesel mit 5 l/100 km käme auf 12.000 Euro Spritkosten. Die Ersparnis von 6.500 Euro steht rund 20.000 Euro Aufpreis gegenüber einem vergleichbaren Opel Astra Diesel entgegen.

Ein niederschmetterndes Ergebnis. Trotzdem kann ich seit dem Test nicht aufhören, nach günstigen Angeboten für den Chevrolet Volt Ausschau zu halten. Den technischen Zwilling des Ampera gibt es mit Vollausstattung bei manchen Händlern schon für 40.000 Euro, und wenn der Kraftstoff weiter teurer, Strom aus erneuerbaren Quellen dagegen billiger wird, dann könnte sich das Sparen irgendwann sogar finanziell auszahlen.