Fahrbericht Opel Ampera: Stromern ohne Reue

Auf dem Weg zur elektrischen Automobilität sind viele Hürden zu überwinden, wie sich zeigt. Noch „klemmt“ es bei der Batteriekapazität, der davon abhängigen Reichweite von E-Autos, und unklar bleibt bislang auch, wie der Aufbau einer zielgerichteten Infrastruktur mit einem Netz von Stromtankstellen vonstatten gehen soll. Energielieferer warten auf einen lohnenden Auftrieb von Elektroautos, Interessenten an einem E-Auto wiederum vermissen ein Angebot wohnungsnaher Stromzapfstellen. Auch am Anschaffungspreis elektrisch betriebener Pkws hängen deren Zukunftsaussichten. Feststeht, dass die E-Automobilität ohne ein erstes Startangebot entsprechender Fahrzeuge nicht in Gang käme. Anerkennung gehört all jenen Unternehmen, die einen ersten Schritt in die anvisierte Zukunft zumindest mit einem E-Vorzeigemodell wagen. Allerdings sind die Preise, die in dieser ehrenhaften Startformation gefordert werden, nicht gerade Lockspeise, und auch von der bescheidenen Reichweite derzeitig vermarkteter batteriegetriebener Pkws geht eher nur wenig Werbung aus.

Ampera kapert Marktanteile

Der elektrischen Automobilität nähern sich Automobilhersteller mit unterschiedlichen Konzepten. Die Rede soll hier einmal nicht von Hybridantrieben, sondern von ausschließlich elektrischem Vortrieb

copyright by carIT

Fahrbericht Opel Ampera: Stromern ohne Reue

sein. Opel und Chevrolet – oder umgekehrt – scheinen sich von Anfang an einig gewesen zu sein, dass die Begehrlichkeit eines Elektroantriebs, die unter Autointeressenten durchaus schlummert, nicht zwangsläufig unter einer eng begrenzten Reichweite leiden darf. Den Aktionsradius eines Pkws, der ausschließlich elektrisch fährt, vergleichbar mit der Reichweite eines herkömmlichen Autos zu machen, war Anliegen des gemeinsam verfolgten Konzepts, das schließlich zwei identische Autos namens Opel Ampera und Chevrolet Volt bescherte. Inzwischen zu erwerben, zu kaufen oder auch zu leasen.

Die beträchtliche finanzielle Investition macht aus diesem überzeugend konzipierten E-Auto keinen Verkaufsrenner. Immerhin kostet das Basismodell eines Opel Ampera 43.900 Euro. Dennoch wurde der Ampera in Europa mit mehr als 20 Prozent Marktanteil zur meistverkauften Limousine mit elektrischem Antrieb. Noch deutlicher hat er die Nase vorn in Ländern mit einem staatlichen Förderprogramm für Elektromobilität, etwa in den Niederlanden und in der Schweiz. Das Auto findet durchaus seine Fans, zumal es keinen Zweitautocharakter hat. Der Ampera ist eine anspruchsvoll ausgestattete Limousine mit gediegenen Fahreigenschaften und auskömmlichem Raum für vier Insassen samt Gepäck. Zudem hat er einen attraktiven Auftritt. Außergewöhnliches Exterieur und Interieur weisen in die automobile Zukunft.

Das Rätsel großer Reichweite
Bevor sich jemand auf dieses ungewöhnliche E-Auto einlässt, möchte er hinter ein Geheimnis steigen: Was macht möglich, in einem Zuge rund 500 Kilometer (oder auch mehr) durchweg mit elektrischem Vortrieb zu bewältigen? – Ist die Fahrbatterie leer, übernimmt ein Generator an Bord, angetrieben von einem Benzinmotor, die weitere Stromversorgung für den Elektromotor, der weiterhin nahezu lautlos den Vortrieb besorgt. Der kräftige Stromer geht mit 150 PS ans Werk. Da sein maximales Drehmoment von 370 Newtonmetern schon in dem Augenblick anliegt, in dem der Motor Strom bekommt, spurtet das gut 1,7 Tonnen schwere Auto ausgesprochen temperamentvoll los. In zehn Sekunden ist Tempo 100 erreicht. Als Höchstgeschwindigkeit zeigte der Testwagen digital 168 km/h an.

Ausnahmslos immer bewegt sich ein Ampera elektrisch. Werden Langstrecken in Angriff genommen, sodass Benzinmotor und Generator für Stromnachschub zu sorgen haben, ist vom Fahrer lediglich darauf zu achten, dass dem 35-Liter-Benzintank nicht irgendwann der Stoff ausgeht. Zunächst aber werden beim Start mit voller Lithium-Ionen-Batterie 40 bis 80 Kilometer – je nach Fahrweise – mit Batteriestrom bewältigt. Benzinmotor und Generator ruhen. Null Kraftstoffverbrauch. Hat die Fahrbatterie einen Mindestladezustand erreicht, bezieht der Elektromotor seinen Strom fortan aus der bordeigenen Hilfsquelle. Das geschieht automatisch, vom Fahrer eigentlich nicht zu bemerken. Der Kompromiss: Von diesem Punkt an ist das elektrische Fahren mit Kraftstoffverbrauch verbunden. Dessen Höhe und Zunahme errechnet und verfolgt der Bordcomputer genau. Auf dem farbigen 7-Zoll-Instrumentendisplay wird der Stand der Dinge

copyright by carIT

Fahrbericht Opel Ampera: Stromern ohne Reue

angezeigt.

Stromproduktion an Bord kostet Benzin
Der Verbrenner verhält sich nach seiner Arbeitsaufnahme eher unauffällig. Zu vernehmen ist nicht mehr als ein leises, sonores Brummen. Je kraftvoller gespurtet oder je schneller gefahren wird, desto größer ist der Strombedarf des Elektromotors. Auf wachsende Anforderungen reagiert der 1,4-Liter-Vierzylinder mit höheren Drehzahlen. Unter größerer Anstrengung lässt der Vierzylinder dann auch etwas von sich hören.

Der Gedanke, die Reichweite jederzeit durch Nachtanken verlängern zu können, ist ein ausgesprochen beruhigender Reisebegleiter. Allerdings kostet elektrisches Weiterfahren bei erschöpfter Fahrbatterie – je nach Fahrstil – zwischen 5,2 und rund sieben Liter Super, wie der Umgang mit dem Testwagen lehrte. Wer es auf der Autobahn ganz, ganz eilig hat, treibt den Kraftstoffverbrauch auch schon mal über 9 l/100 km.

In jedem Falle aber drückt der mögliche Fahrtanteil allein mit Batteriestrom den Kraftstoffverbrauchsschnitt. Davon ausgehen darf man ja wohl, dass ein Ampera-Besitzer sein Tagesfahrprogramm immer mit voller Batterie startet. Das ist Ursprung freudiger Überraschungen. Beispielsweise wies der Bordcomputer des Testwagens nach einer Fahrstrecke über 142,9 Kilometer einen Durchschnittsverbrauch von lediglich einem Liter Super auf 100 Kilometern aus. Was will man mehr! Halt! Das Aufladen der Fahrbatterie, sie hat eine Kapazität von 16 kWh, gilbt es nicht zum Nulltarif. Eine volle Ladung dürft bei aktuellen Strompreisen schätzungsweise gut vier Euro kosten. Wirkungsgradrechnungen mögen hier beiseite bleiben.

Trotzdem gut zu wissen: Rund 80 Prozent der täglichen Fahrstrecken in Deutschland, sagt die Statistik, liegen unter 50 Kilometern! Ein täglich mit voller Batterie startender Ampera verbrauchte bei solchem begrenzten Einsatz keinen Tropfen Benzin. Schöner Gedanke. Noch schöner aber ist letztlich die Gewissheit, dass man bei Bedarf mit diesem Fahrzeug eben auch jede Fernfahrt antreten könnte.

Ampera erfüllt Komfortansprüche
Im Übrigen präsentierte sich der Testwagen in der Ausstattung „ePionier Edition“ mit zahlreichen Segnungen zeitgemäßen automobilen Komforts, darunter ein leistungsfähiges Navigation-Audio-Paket (Bose Sound System, sechs Lautsprecher, Subwoofer), Sprachsteuerung, Rückfahrkamera mit Parkpilot, Lederpaket, Klimaautomatik, Reifendruckkontrolle u.a.m..

Mag das Cockpit mit den ungewohnten Anzeigen auf beiden großen Farbdisplays im ersten Moment einer näheren Bekanntschaft mit dem Ampera auch irritieren, wer im Umgang mit einem Automatik-Pkw fit ist, kann sich eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Anzeigen durchaus für

copyright by carIT

Fahrbericht Opel Ampera: Stromern ohne Reue

später aufheben und mit dem Ampera unerschrocken losfahren. Eine erste neue Erfahrung bleibt dem Fahrer aber nicht erspart. Nach dem Drücken der Starttaste scheint nichts zu passieren. Lautlose Stille auch dann noch, wenn das Gaspedal (das eigentlich Strompedal heißen müsste) niedergedrückt wird und sich das Auto in Bewegung setzt. So wundersam fühlt sich elektrisches Fahren an!

Fazit nach einer Woche Umgang mit einem Opel Ampera: An die lautlose und zügige Art automobiler Fortbewegung kann man sich sehr schnell gewöhnen. Entdecken lässt sich nebenher auch originelles Notwendiges: Mit dem weniger aggressiven Ton einer zweiten Hupe (Taster am Blinkerhebel) können Fußgänger auf den Leisetreter aufmerksam gemacht werden, ohne sie zu erschrecken.

Daten Opel Ampera
Länge x Breite x Höhe (Meter): 4,49 x 2,12 (mit Spiegeln) x 1,43
Motor: Elektromotor (111 kW/150 PS)
Max.Drehmoment: 370 Nm
Stromspeicher: Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität: 16 kWh
Reichweitenverlängerer: Generator (54 kW)
Antrieb: 1,4-Liter-Benzinmotor (63 kW/86 PS)
Beschleunigung auf 100 km/h: 10 s
Leergewicht/zul.Gesamtgewicht: 1.732/2.000 kg
Gepäckraumvolumen: 310 bis 1.005 Liter (bei vorgeklappten Rücksitzlehnen und dachhoher Beladung)
Basispreis: 43.900 Euro
Ausstattung Testwagen: ePionier Edition: 49.200 Euro

auto-reporter.net/wr

copyright by carIT