



Opel Ampera-E First Edition

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Er heißt fast genauso wie sein Vorgänger, nur das angefügte "-e" verrät das komplett neue Opel-Modell. Beim Auto an sich ist so ziemlich alles anders als beim ersten Ampera von 2012. Statt als eine flache Schräghecklimousine kommt er jetzt als kleiner Van daher, es gibt nur noch einen Elektroantrieb, die Batterie ist mit 60 kWh Kapazität um ein vielfaches größer. Und überdies hat er mit 150 kW nun deutlich mehr Leistung. Tatsächlich kann man mit dem neuen Ampera-e flott unterwegs sein, und das sogar richtig weit: Reichweiten zwischen 350 und 400 km sind im Alltag kein Problem. Das Fahrwerk bietet dabei einen ordentlichen Komfort und eine sichere Abstimmung, dynamisches Kurvenrübern liegt ihm nicht so - das erscheint bei einem Leergewicht von knapp 1,7 t auch wenig sinnvoll. Windschnittig wie der Vorgänger ist der neue nun nicht mehr, schnelles Fahren treibt folglich den Stromverbrauch in die Höhe. Dafür kann man bequem ein- und aussteigen und bietet der Innenraum angemessen Platz für Passagiere und Gepäck. Betrachtet man das Elektroauto eher als Stadtgefährt mit gelegentlichen Überlandfahrten, erscheint das neue Konzept schlüssig und sinnvoll. Opel garniert den neuen Stromer mit vielen Extras, die im First Edition aufpreisfrei eingebaut sind. Die üppige Ausstattung kann aber spätestens auf den zweiten Blick nicht verbergen, dass insbesondere beim Material im Innenraum auf jeden Cent geschaut wurde. Und das bei einem Kaufpreis von über 44.000 Euro. Immerhin geht davon die Elektroautoprämie noch weg. **Konkurrenten:** u.a. BMW i3, Hyundai IONIC electro, VW e-Golf.

- ⊕ praxistaugliche Elektreichweite, sehr gute Fahrleistungen, gutes Platzangebot für die Fahrzeuggröße, umfangreiche Serienausstattung
- ⊖ einfache Materialien im Innenraum, hoher Kaufpreis, keine Stürzlast, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Der neue Ampera-e bietet ausgefeilte Elektro-Technik - die Karosserie und der Innenraum sind aber sehr auf günstige Kosten getrimmt. Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, alles sitzt fest und nichts klappert. Allerdings wurden hauptsächlich sehr einfache und harte Kunststoffe verwendet, nichts ist geschäumt und damit haptisch angenehmer. Lediglich eine Art Gummierung oben am Armaturenbrett versucht ein wenig (optische) Wertigkeit zu vermitteln. Nachts schön anzusehen ist die Ambientebeleuchtung über die ganze Breite des Armaturenbretts.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 60-kW-Batterie des Ampera-e kann man serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) laden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" ist dabei. Gegen Aufpreis gibt es ein Ladekabel mit Mennekes-Stecker (230 Euro). Das Laden über 230 V funktioniert mit 6 A oder 10 A, eine Vollladung dauert damit zwischen 30 (10 A) und bis zu 50 Stunden (6 A). Schneller geht es über eine Wallbox mit 16 A (knapp 20 Stunden). Empfehlenswert ist aber eine Ladung erst ab 20 A aufwärts, was der Ampera-e leider nur einphasig kann; hier liegt die Vollladedauer bei ca. 15 Stunden. Die schnellste Ladevariante setzt auf den CCS-Standard bis 50 kW Leistung, dann hat man 80 Prozent Akkustand nach etwa einer Stunde erreicht und bei Bedarf nach unter 2 Stunden den Akku wieder bei 100 Prozent (Ladeverluste bei allen Ladedauern berücksichtigt). Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite

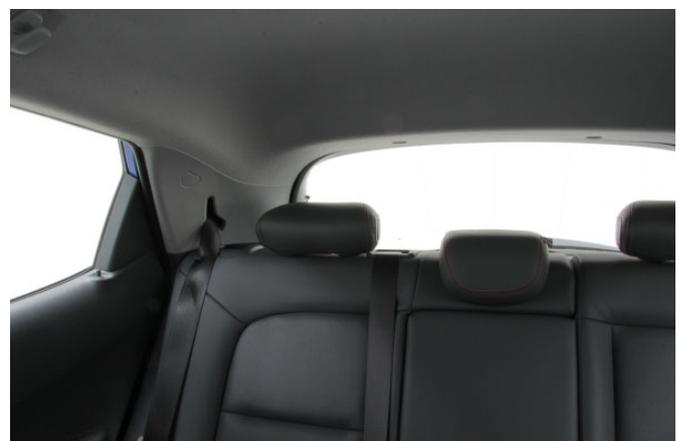
3,2 Licht und Sicht

⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition prinzipiell eine gute Übersicht auf den Verkehr. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Ebenso ohne Aufpreis sind ein Fernlichtassistent, eine Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorne und hinten inklusive Einparkassistent an Bord. Die Xenonscheinwerfer liefern ausreichend helles Licht und eine homogene Lichtverteilung - eine automatische Leuchtweitenregulierung hat sich Opel leider gespart. Die gegenläufig arbeitenden Scheibenwischer decken einen sehr großen Bereich der Frontscheibe ab, könnten nur noch etwas weiter an die A-Säulen hin wischen.

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, die Spaltmaße passen und selbst unter der Motorhaube wird ansehnlich lackiert. Opel-untypisch sind die Türrahmen jedoch aus mehreren Teilen zusammengesetzt und innen unverkleidet - das ist bei allen Opel-Pkw von Adam bis Insignia schöner gelöst. Der Unterboden ist weitgehend geschlossen und nur im hinteren Bereich teilweise offen; auch der Unterbodenschutz ist nicht in allen Bereichen vollständig aufgetragen.

von etwa 340 km - für ein Elektroauto ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten um 400 km möglich sind. Für ein Elektroauto nicht selbstverständlich: es ist eine Dachlast von 50 kg erlaubt, die sich an den praktischen Dachschienen gut befestigen lässt.

⊖ Anhängelast ist keine zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden. Der "Tankdeckel" ist nicht in die Zentralverriegelung eingeschlossen und daher immer offen; ein Ladestecker am Ampera-e wird aber gegen unbefugtes Abziehen gesichert.



Die extrem breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten sehr stark ein.

⊖ Allerdings wird der Blick nach draußen von der schlechten Rundumsicht eingeschränkt; die voluminösen A-Säulen wirken sich hinderlich beim Abbiegen aus und die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein, was beispielsweise beim Einbiegen in Seitenstraßen problematisch sein kann, weil man Fahrradfahrer und Fußgänger schlechter wahrnehmen kann. Die Sicht in den Spiegel ist in Ordnung, allerdings fehlen den Außenspiegeln asphärische Bereiche, die den Blick in die toten Winkel erleichtern würden. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann durch den normalen Blinker kein Abbiegen oder dergleichen mehr signalisiert werden.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Karosserie geht in ihrer Ausgestaltung Richtung Van, entsprechend leicht fällt das Ein- und Aussteigen. Die Schweller sind besonders bei den Vordersitzen angenehm niedrig, weil im vorderen Bereich noch extra abgesenkt. Auch innen stört dabei keine Kante. Die Sitzflächen befinden sich praktisch in idealer Höhe über der Straße. Die Türen öffnen weit genug, leider werden sie nur in zwei Stufen arretiert und zudem sind die Haltekräfte wenig ausgeprägt. Die Zentralverriegelung umfasst serienmäßig eine Keyless-Funktion, über Knöpfe an allen vier Außentürgriffen kann der Ampera-e ent- und verriegelt werden. Über die Fernbedienung kann der Ampera-e auch ferngestartet werden, um die Klimatisierung schon zu aktivieren.

3,1 Kofferraum-Volumen

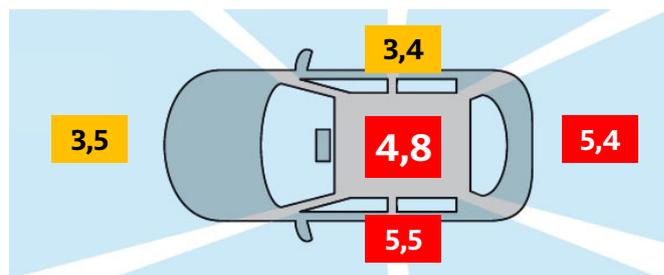
Unter der Gepäckabdeckung fasst der Kofferraum 310 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 420 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 630 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.110 Liter Volumen verfügbar.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich insgesamt leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. An der Innenseite der Klappe gibt es nur rechts eine Griffmulde. Auch gut 1,85 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt ausreichend nach oben.

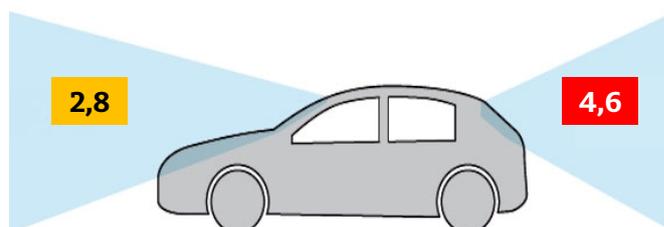
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Es gibt nur vorne für den Beifahrer einen Haltegriff am Dachhimmel, der Fahrer wie auch die hinteren Passagiere müssen ohne auskommen; stattdessen gibt es hinten kleine Haken. Das Keyless-System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz; es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit 310 l Volumen liegt die Größe des Kofferraums auf Klassen-niveau.

Die Ladekante liegt hohe 77 cm über der Straße, somit muss das Gepäck beim Beladen ziemlich weit angehoben werden. Innen stört keine Stufe, wenn man den Zwischenboden nach oben legt.

Dann hat man darunter etwa 130 Liter Stauraum. Ohne den zusätzlichen Boden ergibt sich eine innere Ladekante von 23 cm. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die feste Hutablage (schwingt nur nach oben, kann aber nicht eingerollt o.ä. werden) und die schwache Ausleuchtung stören etwas.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Eine Durchladeluke in der Lehne gibt es nicht, eine umklappbare Beifahrersitzlehne ist ebenso nicht erhältlich. Die Befestigungsmöglichkeiten für kleineres Gepäck sind überschaubar, es gibt nur zwei Verzurrösen im Bereich der Rücksitzlehne, aber deutlich

⊖ Achten sollte man auf die Kanten (Ränder der Rücklichter) seitlich an der Kofferraumklappe, sie stehen deutlich ab und sind für den Durchschnittserwachsenen auf Kopfhöhe - die Verletzungsgefahr ist hier hoch.

oberhalb des Zwischenbodens; so lässt sich auch am Kofferraumboden kein Haltenetz spannen.

⊖ Ein Trennnetz zwischen Laderaum und Passagieren ist nicht erhältlich, es würde im Falle eines Unfalls vor schweren Gegenständen im Kofferraum schützen.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Betrachtet man die Bedienelemente im Detail, stellt man schnell fest, dass sie an vielen Stellen nicht Opel-typisch gestaltet sind; die Entwicklungsleitung lag bei den amerikanischen Kollegen von GM. Unterschiedliche Schalteranordnung muss aber für die Ergonomie kein Nachteil sein. Nach kurzer Orientierung findet man sich für die Steuerung der wichtigsten Funktionen gut zurecht. Die Bedienelemente sind nach Funktionen gruppiert und übersichtlich platziert. Lenkrad und Pedale sind günstig angeordnet, nur der Schalthebel könnte etwas weiter vorne angebracht sein, um seine Anzeige besser erkennen zu können. Alle Tasten und Knöpfe sind beleuchtet (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen). Klassische analoge Instrumente gibt es nicht, stattdessen ein 8-Zoll-Display vor dem Lenkrad, das alle wichtigen Informationen von Geschwindigkeit über Batteriestand bis Leistungsabgabe und Durchschnittsverbrauch anzeigen kann; die Fülle der angezeigten Infos kann man in drei Stufen einstellen. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Der große Monitor in der Mittelkonsole stellt weitere Informationen und Einstellungsmöglichkeiten zur Verfügung, u.a. einen Teil der Klimaautomatik-Einstellungen am unteren Rand, die immerhin über alle

Menüs hinweg stets dargestellt bleiben. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über eine Abwärtsautomatik, nur das Fahrerfenster auch über eine Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen ist die Ausleuchtung damit nicht optimal.



Verarbeitung und Bedienung können überzeugen, bei den im Innenraum verwendeten Materialien finden die Entwickler noch Raum für Verbesserungen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig wird ein Multimedia-Infotainment-System mit großem 10,2 Zoll Monitor geboten. Es umfasst unter anderem eine Bluetooth-Schnittstelle, 4 USB-Anschlüsse (2 vorne, 2 hinten) und einen AUX-Anschluss und kann die Sprachsteuerung über das Handy nutzen (Siri

oder Google). Apple Car-Play und Android-Auto sind ebenso Serie. Induktives Laden ist über das vertikale Handyfach in der Mittelkonsole möglich. Ebenfalls serienmäßig und nicht selbstverständlich: ein DAB+ Tuner.

Ab Werk dabei ist auch der Online- und Service-Assistent Opel OnStar. Er bietet u.a. einen Notfall-Service (automatische Unfallhilfe), eine Diebstahl-Hilfe (Fahrzeugortung und Stilllegung möglich) und die Fahrzeug-Diagnose mit monatlicher e-Mail. Ein OnStar-Mitarbeiter steht auch mit Rat und Tat zur Verfügung. Der Service ist das erste Jahr inklusive, danach leider kostenpflichtig. Ein WLAN Hotspot ist ebenfalls im Auto vorhanden; um bis zu 7 Geräten damit den Internetzugang zu ermöglichen, muss man jedoch den Service über Vodafone buchen - und bezahlen. Die First Edition enthält überdies ein Bose

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot vorne ist für die Fahrzeuggröße üppig. Personen bis knapp 1,95 m Größe sollten problemlos Platz finden, die Kopffreiheit würde für noch mehr reichen. Die Innenbreite fällt etwas knapper aus, ist

2,9 Raumangebot hinten

Hinten geht es nicht ganz so großzügig zu, trotzdem kann man sich am guten Raumgefühl erfreuen. Denn wirklich Einschränkung erfährt man hauptsächlich im Kopfbereich seitlich durch die schrägen Dachsäulen, Personen bis 1,85 m Größe finden aber einwandfrei Platz. Die Beinfreiheit würde auch für mehr reichen, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Menschen eingestellt sind.

3,1 Innenraum-Variabilität

Besondere Sitzvarianten werden für den Ampera-e nicht angeboten. Auch lässt sich beispielsweise die Rückbank nicht verschieben. Vorne finden sich zahlreiche kleinere und größere Ablagen, Becherhalter in der Mitte und seitlich Türfächer inklusive Flaschenhalter. Hinten bieten die Mittelarmlehne zwei Becherhalter und die Türen kleine

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

Das hohe Fahrzeuggewicht und den niedrigen Schwerpunkt merkt man dem Ampera-e unterwegs an, er wirkt sich tendenziell positiv aus. Auffällig ist in allen Geschwindigkeitsbereichen, dass die Karosserie immer etwas in Bewegung ist; Unebenheiten werden zwar gedämpft, regen den Fahrzeugaufbau jedoch unentwegt an und sorgen so für eine gewisse Unruhe. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahn passabel an, auch Einzelhindernisse werden ordentlich geschluckt, nur Kanten

Soundsystem mit 6 Lautsprechern und einem Subwoofer im Kofferraumboden, die Audiosignale werden über einen digitalen Soundprozessor aufbereitet.

⊖ Ein CD-/DVD-Laufwerk oder ein SD-Karten-Slot sind nicht erhältlich. Eine dedizierte Navigationsfunktion ist im Infotainment-System leider auch nicht integriert, hierfür muss das Handy genutzt werden; die Navigation wird zwar am Bordmonitor angezeigt und kann dort auch gesteuert werden, den Komfort und den Feinschliff einer gut integrierten Navigation bekommt man so aber nicht.

aber immer noch zufriedenstellend. In jedem Fall hat man u.a. dank großer Fensterflächen ein sehr gutes Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

Fächer; es gibt nur eine Lehnentasche am Rücken des Beifahrersitzes. Das Handschuhfach ist recht klein, unbeleuchtet, nicht klimatisier- und auch nicht abschließbar.

3,2 Sitze

Die Sitze im Ampera-e First Edition sind serienmäßig mit Leder überzogen, das in den mittleren Bereichen perforiert ist, um die Atmungsaktivität zu verbessern. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind passend konturiert, für große Erwachsene aber fast etwas knapp dimensioniert. Vor allem im Schulterbereich bieten sie wenig Unterstützung, weil sie nach oben hin recht schmal werden. Im Becken- und Lendenbereich ist der Seitenhalt jedoch gut.

Fahrer- und Beifahrersitz können in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung eingestellt werden. Lordosenstützen gibt es nicht. Die Mittelarmlehne ist nur in der Länge, nicht in der Höhe justierbar. Auf den hinteren äußeren Plätzen sitzt es sich passabel, Lehnen und Flächen sind wenig konturiert, die ausklappbare Mittelarmlehne erweist sich aber als praktisch. Der Mittelsitz eignet sich nur für kurze Strecken, zu ungünstig ist seine harte Polsterung - da hilft es wenig, dass am Boden kein Mittelstreckentunnel stört.

2,9 Innengeräusch

Der Elektromotor ist angenehm leise, dafür fallen die Fahrgeräusche und bei höheren Geschwindigkeiten auch

Windgeräusche mehr auf. Die Geräuschdämmung allgemein hat noch Optimierungspotenzial - bei 130 km/h herrschen im Innenraum 69,3 dB(A).

2,6 Klimatisierung

⊕ Eine Klimaautomatik ist serienmäßig verbaut. Temperatur und Luftverteilung können nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam gewählt werden, die Verteilung nach oben, Mitte und unten lässt sich aber frei wählen - oder kann der gut funktionierenden Automatik-Funktion überlassen werden. Der Automatikmodus bietet drei Intensitätsstufen. Es gibt eine Antibeschlagsregelung und eine Umluftautomatik. Der Klimakompressor bzw. die Heizfunktion kann separat deaktiviert werden, um den Stromverbrauch zu reduzieren. In der First Edition sind die

Vordersitze und die hinteren äußeren Sitze sowie das Lenkrad beheizbar. Über die Fernbedienung kann der Ampera-e schon vor der Fahrt gestartet werden (auch wenn er noch am Ladekabel hängt), woraufhin die Klimaautomatik den Innenraum nach den Voreinstellungen temperiert. Die Klimatisierung kann auch über die myOpel App ferngesteuert werden.

⊖ Die mittleren Lüftungsdüsen am Armaturenbrett lassen sich nicht manuell verschließen.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Die hohe Leistung des Elektromotors von bis zu 150 kW und sein Drehmoment von 360 Nm sind trotz des schweren Fahrzeugs deutlich zu spüren. Besonders in der Stadt sind die Beschleunigungen beeindruckend, sie lassen erst bei Autobahntempo etwas nach. Ab ca. 150 km/h (Tacho) nimmt die Elektronik spürbar Leistung zurück, damit sich der Ampera-e bei abgeriegelten

155 km/h (Tacho) sanft einpendelt. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 150 km/h angegeben. Die Messwerte verdeutlichen den subjektiv sehr guten Beschleunigungseindruck: von 60 auf 100 km/h benötigt der Ampera-e nur 3,75 Sekunden, der kurze Innerortsprint von 15 auf 30 km/h ist in unter einer Sekunde erledigt, was das spontane Ansprechen des Elektromotors belegt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem guten Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg

mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein sehr hohes Drehzahlband abdecken kann, benötigt der Ampera-e kein Getriebe mit Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell, allerdings ist der Getriebewahlhebel nicht ganz glücklich geführt; zum einen liegt er recht weit hinten und damit nicht im Sichtfeld des Fahrers, zum anderen nimmt er eine Getriebestufenwahl nicht immer gleich an. Mit

etwas Erfahrung gelingt es dann besser. Neben der Fahrstufe D mit mäßiger Rekuperation gibt es die Stufe L, die beim Gaswegnehmen eine höhere Rekuperation und damit Bremswirkung bewirkt; das ist beispielsweise bei Bergabfahrten oder im Stadtverkehr praktisch. Unabhängig von der Fahrstufe kann der Fahrer über einen Hebel links hinten am Lenkrad manuell über den E-Motor bremsen - das funktioniert in der Praxis gut, allerdings wäre eine Dosierbarkeit wünschenswert und nicht nur das digitale an/aus.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Das hohe Fahrzeuggewicht von fast 1,7 Tonnen mit Fahrer spürt man beim Fahren, der niedrige Schwerpunkt durch die Batterien im Unterboden wirkt sich positiv auf die Stabilität aus. Auf Lenkimpulse reagiert die Vorderachse gut, die Hinterachse etwas verzögert, dadurch hat der Fahrer das Gefühl, das Auto würde etwas "schwimmen"; so muss man in langgezogenen Kurven am Lenkrad oft nachkorrigieren, um den gewünschten Kurs zu halten. Ansonsten ist der Geradeauslauf des Ampera-e gut, nur Seitenwind spürt man. Die Aufbaubewegungen beim Beschleunigen, Bremsen und in Kurvenfahrten halten sich in Grenzen, auch die Seitenneigung ist nicht ausgeprägt. In schnell durchfahre-

nen Kurven ergeben sich nur leichte Lastwechselreaktionen, selbst beim Bremsen bleibt der Ampera-e gut beherrschbar. Der vom Start weg kräftige Motor macht es der Traktionskontrolle nicht leicht, durchdrehende Vorderräder zu verhindern; gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten wird etwas viel Schlupf zugelassen.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der neue Ampera-e sicher abgestimmt. Das Überschieben über die Räder kündigt sich rechtzeitig und nicht ruckartig an. Die Untersteuerneigung ist ausgeprägt, das Auto bleibt aber beherrschbar. Übersteuern wird vom ESP effektiv unterbunden. Insgesamt ist das Fahrverhalten im Grenzbereich nicht besonders fahrdynamisch, aber sicher und gut beherrschbar.

3,1 Lenkung

Die Lenkung des Ampera-e hinterlässt einen etwas durchwachsenen Eindruck. Einerseits ist sie recht zielgenau und direkt genug ausgelegt, andererseits macht ihr die verzögert ansprechende Hinterachse einen Strich durch die Rechnung, weil dies Nachkorrekturen bei Kurvenfahrten nötig machen kann. Etwas mehr Rückmeldung um die Mit-

tellage wünscht man sich auch, zudem könnten die Rückstellkräfte auf die Nulllage kräftiger ausfallen, gerade beim Beschleunigen und bei hohen Geschwindigkeiten - Antriebseinflüsse beim kräftigen Gasgeben sind deutlich zu spüren. Der Lenkaufwand beim Rangieren hält sich in Grenzen, von Anschlag zu Anschlag sind drei Lenkraddrehungen nötig.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremsanlage zeigt im Notfall eine gute Leistungsfähigkeit. Um den Wagen aus 100 km/h bis zum Stillstand abzubremsen, benötigt sie durchschnittlich nur 34,3 m (mit halber Zuladung). Für moderate Bremsungen kann auch über den Hebel links hinten am Lenkrad die Rekuperationsleistung erhöht werden.

⊖ Das Ansprechverhalten der Bremse ist aber nicht optimal. Solange im Bereich der Rekuperation verzögert

wird, also nur der Elektromotor seine Bremswirkung bereitstellt, hat man eine zwar etwas künstlich wirkende, aber gut dosierbare Bremsleistung auf mittlerem Niveau. Benötigt man aber mehr Verzögerung und tritt das Bremspedal weiter durch, gesellt sich zum indifferenten Pedalgefühl auch noch vergleichsweise viel Pedalweg mit nicht synchron verlaufendem Bremskraftanstieg.

Dieses ungewöhnliche Verhalten wirkt anfangs wie eine nicht mehr ausreichend funktionierende Bremsanlage und kann schon mal für einen Schreckmoment sorgen. Der Übergang von Rekuperation zu mechanischer Bremse an den Rädern sollte noch besser feinabgestimmt werden, weil sich dieser Moment der Unsicherheit auch kurz vor dem Anhalten im Bereich Übergang Elektromotorbremse auf Radbremse ergibt.

2,5 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ampera-e fährt serienmäßig mit einer Frontkamera vor, über die eine Kollisionswarnung mit automatischer Gefahrenbremsung und Fußgängererkennung realisiert wird. Die Kamera hat eine Detektierreichweite von 60 m, das System kann damit zwischen 8 und 80 km/h vor Kollisionen warnen, bis 40 km/h bremst der Ampera-e sogar eigenständig mit voller Bremskraft ab. Bei höheren Geschwindigkeiten (40 bis 80 km/h) wird der Fahrer beim Bremsen unterstützt, um mögliche Kollisionsfolgen zu verringern. Überdies wird stets der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug überwacht und bei Unterschreitung angemahnt. Droht durch deutlich geringere Geschwindigkeit des Vordermanns eine Kollision, wird der Fahrer optisch (Projektion rot blinkender LEDs in die Windschutzscheibe) und akustisch gewarnt. Fußgänger werden bis 40 m vor dem Auto erkannt, droht eine Kollision, erfolgt auch hier eine intensive Warnung des Fahrers bis hin zu einer automatischen Notbremsung. Die Ausstattungsversion "First Edition" umfasst zudem das Assistenz-Paket mit Verkehrszeichenerkennung, Rückfahrkamera und automatischem Parkassistenten. Beim Rückwärtsausparken wird dann auch Querverkehr erkannt und entsprechend gewarnt. Ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind Serie, einen Abstandsregeltempomaten gibt es dagegen nicht. Ein Spurhalteassistent ist serienmäßig, er hält das Fahrzeug mit dezenten Lenkeingriffen in der Spur. Das Reifendruckkontrollsystem misst den Luftdruck direkt und zeigt die Werte im Display an. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter in schnellem Intervall (Flashing Brake Lights).

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Der Ampera-e ist ganz neu auf dem Markt, ein ADAC Crashtest (nach Euro NCAP Norm) wurde noch nicht durchgeführt. Der Wagen bietet serienmäßige Front- und Seitenairbags sowie Kopfairbags seitlich von vorne bis hinten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Sonstige Airbags wie Knieairbags gibt es nicht. Auf den vorderen Plätzen gibt es Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer. Insassen vorne werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Plätze wird der Anschnallstatus angezeigt und beim Abschnallen während der Fahrt gewarnt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis fast 2 m Größe guten Schutz, hinten reichen die Kopfstützen zwar nicht so weit (bis ca. 1,75 m Größe), aber der Abstand zum Dachhimmel ist gering, so dass dieser für größere Personen auch eine gewisse Schutzfunktion übernehmen kann.

3,4 Kindersicherheit

Auch hier gibt es noch kein Crash-Ergebnis nach Euro NCAP Norm. Dank der fixierten Gurtschlösser und der recht großen Türen hinten lassen sich Kindersitze prinzipiell gut mit den Gurten befestigen. Allerdings erschweren die ungünstigen Gurtanlenkpunkte auf den hinteren Plätzen dann wieder, den Sitz gesichert fest anzuschnallen. Günstiger ist die Montage über die Isofix-Halterungen (mit Ankerhaken), die es allerdings nur für die beiden äußeren Plätzen auf der Rückbank gibt. Bei hohen Kindersitzen könnte es knapp im oberen Bereich an den schrägen C-Säulen werden. i-Size Freigaben gibt es für keinen der Plätze im Ampera-e. Dank deaktivierbarem Beifahrerairbag sind auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze zugelassen.

⊖ Einen Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber verbaut Opel nur an der Fahrerseite, Beifahrerfenster sowie die beiden hinteren müssen ohne Klemmschutz auskommen - für ein familienfreundliches

2,6 Fußgängerschutz

Eine Überprüfung des Fußgängerschutzes beim Ampera-e nach Euro NCAP Norm hat bisher noch nicht stattgefunden, daher ist nur eine Abschätzung anhand des Karosserieaufbaus möglich. Harte Bauteile unter der Motorhaube haben einen ausreichenden Abstand, so ist im mittleren Bereich der Front von einem niedrigen Verletzungsniveau auszugehen. Eher Probleme können sich an den seitlichen

1,3 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

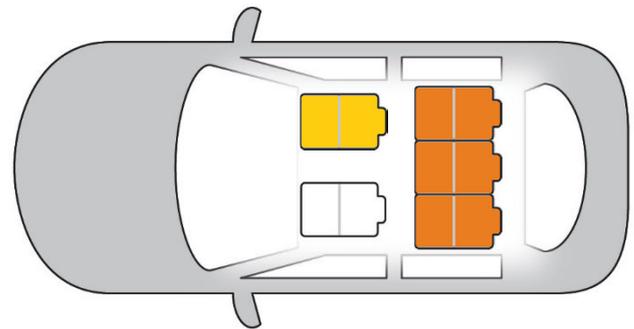
⊕ Im EcoTest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 19,7 kWh pro 100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste; um die netto

⊕ Ist der Ampera-e mit seinem Opel OnStar registriert (die ersten 12 Monate kostenfrei), kann er im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzen und Unfallhilfe organisieren.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine dedizierten Halterungen. Verzurrösen gibt es nur zwei, die zudem nicht im Bereich des Kofferraumbodens angebracht sind, sondern deutlich höher und damit wenig sinnvoll.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Auto nicht gut, denn auch wenn es keine Aufwärtsautomatik gibt, reduziert ein Einklemmschutz dennoch die Verletzungsgefahr.

Randbereichen der Haube und an den A-Säulen ergeben, die harte Bereiche enthalten.

⊕ Während der Fahrt bis 30 km/h wird ein künstliches Fahrgeräusch erzeugt, damit der Ampera-e von Fußgängern besser registriert wird. Dieses Geräusch ist tatsächlich gut wahrnehmbar, ohne zu nerven; über das Bordmenü kann es auch deaktiviert werden.

60 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 67,4 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des EcoTest zugrunde, ergibt sich für den Ampera-e eine Reichweite von gut 340 km. Aus den 19,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 114 g

pro km (zugrunde gelegt wird hier der deutsche Strommix von 579 g/kWh). Das ergibt im CO₂-Bereich des EcoTest 45 Punkte.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei Elektroautos zählt die lokale Emissionsfreiheit, daher erhält auch der Ampera-e die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffausstoß. Zusammen mit den

45 Punkten für die CO₂-Bilanz ergeben sich insgesamt 95 Punkte und volle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Momentan können die laufende Kosten für den Ampera-e nur geschätzt werden. Die Kfz-Steuer pro Jahr liegt bei 62 Euro - aber erst nach zehn Jahren Steuerfreiheit. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt günstig, entsprechend die Kosten niedrig. Auch die Wartungskosten fallen überschaubar aus; einzig die Aufwendungen für die Reifen könnten teurer ausfallen, wenn man häufig das üppige Drehmoment des Elektromotors ausnutzt und damit für einen erhöhten

Verschleiß sorgt - das hat man als Fahrer aber selbst in der Hand. Der größte Posten bleibt also der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer exakt zu beziffern ist und letztlich von der Dauerhaltbarkeit der Batterie abhängen wird. Immerhin gibt Opel neben der zweijährigen Fahrzeuggarantie auf die Antriebsbatterie und die Hochvoltkomponenten eine Garantie von 8 Jahren bis 160.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Ampera-E
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	360/1
0-100 km/h [s]	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	14,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	660
Preis [Euro]	39.330

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 11/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km	14,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,317
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/50 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.164/1.765/1.594 mm
Leergewicht/Zuladung	1.691/365 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	381/1.274 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	60 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Orion, USA

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy3
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	19,7 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	0,0 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	340 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.625/431 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/630/1.110 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	77 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	85 Euro	Wertverlust	472 Euro
Monatliche Gesamtkosten	694 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17		
Basispreis Ampera-E First Edition	44.060 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.815 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,3
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,5
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	2,9	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	1,3
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,2		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Mai 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer