

## Opel Ampera ... E

Es fing damit an, dass, kurz, nachdem ich im Februar 2005 die Firma verlassen hatte, mein letzter Chef, Frank Weber, nach Detroit ging, um ein innovatives Projekt bei GM auf die Beine zu stellen, ein Elektroauto mit „range extender“, also ein Hybrid PHEV. Dies Thema hatten wir in unserer gemeinsamen Zeit in der Voraentwicklung öfter mal auf dem Schirm – wir waren uns einig, dass, anders als Toyota es später beim Prius zeigte, ein Hybrid nur Sinn macht, wenn der benzin-getriebene Generator vom rein elektrischen Antriebsstrang getrennt arbeitet und lediglich eine Pufferbatterie speist. Das ist das, was man als „seriellen Hybrid“ bezeichnet.

Das Resultat seiner Mühen war dann der Chevy Volt, in Opel-Land „Ampera“ genannt:  
[Bilder: Opel, GM]



Mit damals bereits 60 – 80 km rein elektrischer Reichweite – das schaffen die Konstrukte deutscher Autobauer 2019 noch nicht. Hätte der ein gefälligeres Design ähnlich Tesla erhalten, wäre er nicht solch ein Misserfolg geworden, denn nicht nur konzeptionell war er richtig gut. Erst das Facelift des Volt (Bild rechts) sah etwas gefälliger aus. Mehr Infos dazu: [https://en.wikipedia.org/wiki/Chevrolet\\_Volt](https://en.wikipedia.org/wiki/Chevrolet_Volt)

Folgerichtig wurde Frank nach Ende dieses Projekts von BMW abgeworben, denn dort gab es damals noch Kollegen, die ein Herz für E-Mobilität hatten. Naja, man hat ihm dort die Hörner derart abgestoßen, dass er in den späten 10er Jahren sogar solche Hystomaten loben musste, die in monströsen SUV V8 Spritschlucker mit sich rum schleppen.

So, wie BMW nach der Episode der „i“-Modelle das Thema E-Mobilität wieder beerdigte und die guten Leute in alle Welt vertrieb, so ging in Detroit die E-Saat auf. Und die Leute wagten sich dort an den folgerichtigen nächsten Schritt, ein rein elektrisches „BEV“ (battery electric vehicle). Sie verstanden, dass solch ein Fahrzeug vornehmlich in urbanen Ballungszentren eine Daseinsberechtigung hat und legten es auf praktische Gesichtspunkte aus: außen kompakt, innen hinreichend für 4 Personen, ähnlich dem Opel Meriva. Man verstand allerdings, dass es bei der Fzg-Größe eine spezielle Karosserie brauchte mit einem Unterboden, der das geplante große Akkupaket beherbergen konnte: immerhin 60 kWh. Der koreanischer Hersteller LG war damals der einzige, der so was liefern konnte – auch der E-Motor mit 204 PS stammt von denen. GM brachte den Bolt (so heißt der Ampera-E in Amerika) sogar noch vor dem Hyundai Kona raus, der mit demselben Antriebsstrang herum fährt. Grundlegende Infos: [https://en.wikipedia.org/wiki/Chevrolet Bolt](https://en.wikipedia.org/wiki/Chevrolet_Bolt)

Dass ein solchermaßen „europäisches“ Format hierzulande gut ankommen sollte, dachte man ... eigentlich. Allerdings war die Vertriebspolitik mit Beschränkung auf nur wenige Schwerpunkthändler und die mangelnde Aktivität, sich um eine Lade-Infrastruktur zu kümmern, dem Erfolg eher im Weg. Auch fehlt ein 3-phasiger AC-Lader doch sehr. Zudem kam dann bald das hoch gehypte Tesla Model 3, das doch deutlich „cleaner“ gestylt ist. Zudem beendete der Verkauf Opels von GM an PSA die Episode. In Nordamerika läuft der Bolt 2020 mit einem kleinen Akku-Upgrade weiter.

Bilder: GM / Opel:



In Mitteleuropa wurde der Ampera-E von Frühjahr 2017 bis Januar 2020 verkauft – die paar hundert Autos, die im Januar 20 für ein letztes Aufflackern der Verkäufe sorgten, waren das letzte Kontingent, das Opel-Chef Lohscheller den Amis noch „aus der Nase ziehen konnte“, ahnte er doch wohl 2019 schon, dass es mit dem PSA-basierten Corsa-E doch nicht so schnell klappen würde, wie angedacht. Nicht nur mir versüßt der Ampera-E nun bald die Wartezeit auf den elektrischen Corsa. Bin mal gespannt, welcher der Beiden, der Ami oder der Franzose, mich am Ende mehr für sich gewinnen können.

„Röntgen“-Blick (Quelle: GM):



### Ein paar Daten zum Ampera-E (meist Werksangaben):

Außen-Abmessungen:

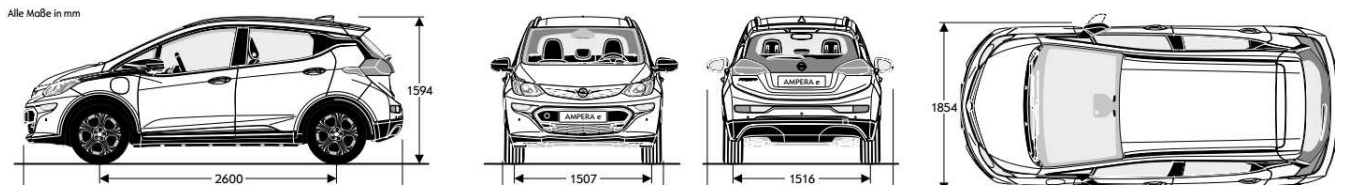
Länge: 4,16 Meter, Breite: 1,85-2,04 (Spiegel angeklappt/nicht) und Höhe: 1,59 Meter.

Radstand: 2,60 Meter, Spurweite (V / h): 1,51 / 1,52 Meter

Bodenfreiheit: 131 mm

Wendekreis (curb/curb): 10,9 Meter

Graphik aus Original-Prospekt:



Innen:

Laderaum: (Kofferraum / umgeklappte Rückenlehne / maximal): 381 / 863 / 1274 Liter  
 Laderaumlänge: 692 / 1401 mm, Breite: 1340 mm

Leergewicht: 1616 kg – 1691 inkl Fahrer, zul. Gesamtgewicht: 2056 kg, also 440 kg  
 Zuladung. Zulässige Dachlast: 50 kg.

Spitzenleistung: 150 kW (204 PS), max. Drehmoment: 360 Nm. Dauerleist.: 55 kW.  
 Synchronmotor.  
 Spitzengeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)  
 Beschleunigung 0 -> 100 km/h: 7,3 Sekunden

Akkukapazität: 64 /60 kWh (brutto/netto)

Ladeleistungen: [AC Schuko / AC Wallbox (16/20/32A abgesichert) / DC]:

2,3                      3,7    4,6    7,4                      bis 55 kW

288 Zellen (Chemie: Li.-Po.), also 3P96S. Mit 3,6V pro Zelle (unter Last) hat der Akku eine Nennspannung von 345,6VDC. Mit 60Ah pro Zelle rechnet sich das auf 59,7 kWh... - andere Quellen rechnen mit 63,3Ah und 3,75V pro Zelle und kommen damit auf 65,6 kWh.

Ladestecker: Compo-2, also Typ-2, CCS

Reichweite (Werksangabe): 520 km (NEFZ) in Praxis: 430 – 280 (Sommer/Winter)

Reifengröße: 215/50 R17 95V, Luftdrucksensoren in den Rädern.

Vorderachse: McPherson Hinterachse: Verbundlenker

Bremsen: Scheiben vorn und hinten, 4-stufige Regeneration, bis zum Stillstand „one-pedal-drive“

Innenraum (Bild: Opel):



Er gab zwei Ausstattungslinien, zuletzt „plus“ und „Ultimate“ genannt. Wesentlicher Unterschied: (Kunst-)Ledersitze, Mittelarmlehne und Sitzflächenheizung auch hinten, Bose Sound beim Ultimate, keine weiße Außenfarbe beim Plus. Navigation mit Anzeige im 10 Zoll Monitor nur in Verbindung mit Apple- oder Google Smartphone Verbindung.

Der Ultimate kostete 2019 49380€ inkl. 19% MwSt (UVP), der Ausverkauf im Januar 20 brachte darauf Rabatte um die 33 – 37%, je nach Händler. Bei Markteinführung im Frühsommer 2017 kostete die Basisausstattung 39330€ brutto (33050,42 netto). Auf Anfrage kann ich die detaillierten Ausstattungslisten beider Versionen zuschicken. Und auch die Original-Preisliste von 2017.

### **Erfahrungen:**

Die Nutzer, die im Goingelectric Forum berichten, hatten offenbar keine nennenswerten Probleme mit dem Auto. Im 17er Modell gab es vereinzelt mal einen Ausfall einzelner Akkuzellen, was vom Opel-Service auf Garantie behoben wurde. Sonst nur eitel Sonnenschein. Praxisverbräuche lagen zwischen 15 und 20 kWh/100 km. DC-Ladeleistungen bei 35 – 40 kW, je nach Temperatur. Es gibt ab und an Klagen über das Hartplastik im Innenraum.

Ich freue mich über Rückmeldungen weiterer Ampera-E-FahrerInnen.

Eigene Erfahrungen werde ich hier ergänzen, sobald ich sie gemacht haben werde.

Neben der Rubrik im goingelectric-Forum gibt es ein spezifisches deutschsprachiges Forum zum Ampera / Volt, wo auch eine Rubrik den Ampera-E behandelt:

<http://www.opel-ampera-forum.de/index.php?sid=49854ef559c5a007c33815a47ec4951d>

On-Star:

Dieser online-Dienst soll wohl Ende 20 abgeschaltet werden. Was das im Detail bedeutet: kein „e-call“ mehr (was wohl verzichtbar ist, wenn man ein Handy besitzt) aber auch keine fernbedienbare Vorheizung, wie auch alle weiteren übers Smartphone fernbedienbaren Funktionen. Hoffentlich lassen sich die Rüsselsheimer da eine Lösung einfallen, das ins neue System aus Frankreich „Opel-Connect“ zu transferieren.

### **Weitere Infos:**

...zum amerikanischen Original: <https://www.chevrolet.com/electric/bolt-ev#RANGE>

### **Tipps & Tricks:**

Bildschirm re-setten:

<https://www.youtube.com/watch?v=Zxrl-bcDAEs#t=1m15s>

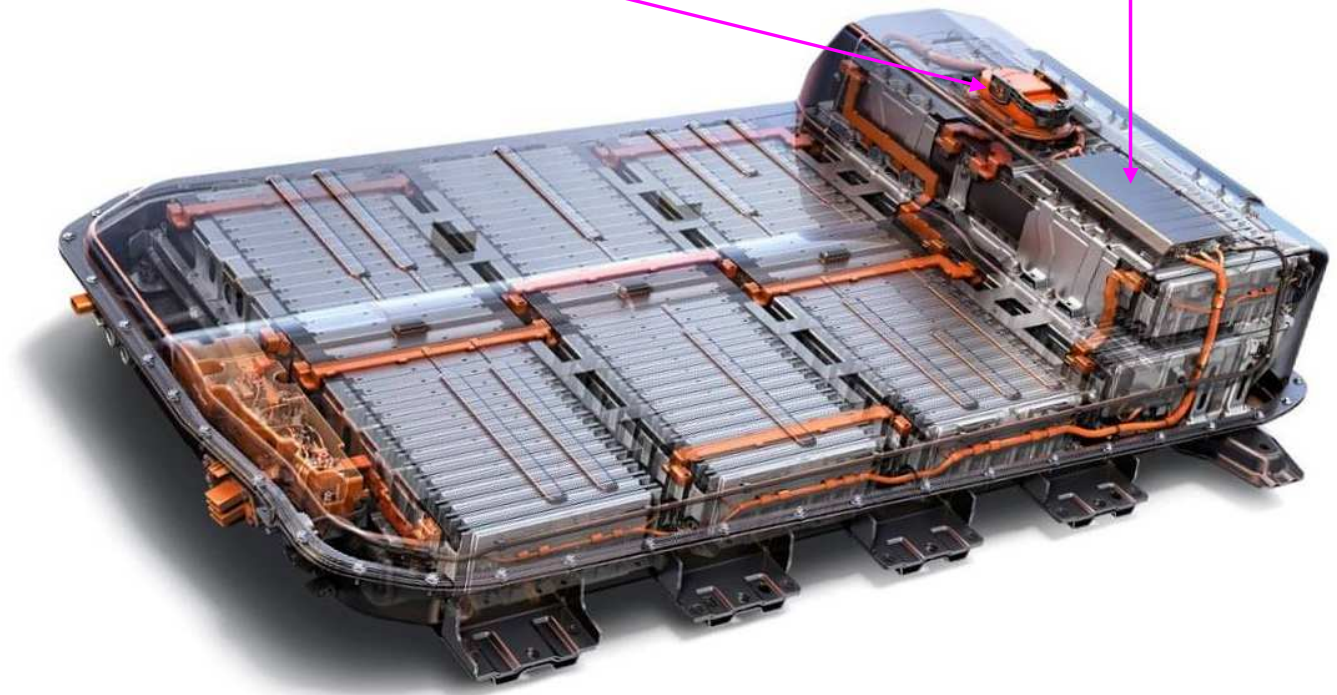
Infos zum Akku:

<https://cleantechnica.com/2018/07/08/tesla-model-3-chevy-bolt-battery-packs-examined/> (scrollen...) – das untere Video zeigt in gut anderthalb Std. die komplette Zerlegung des Akkus.

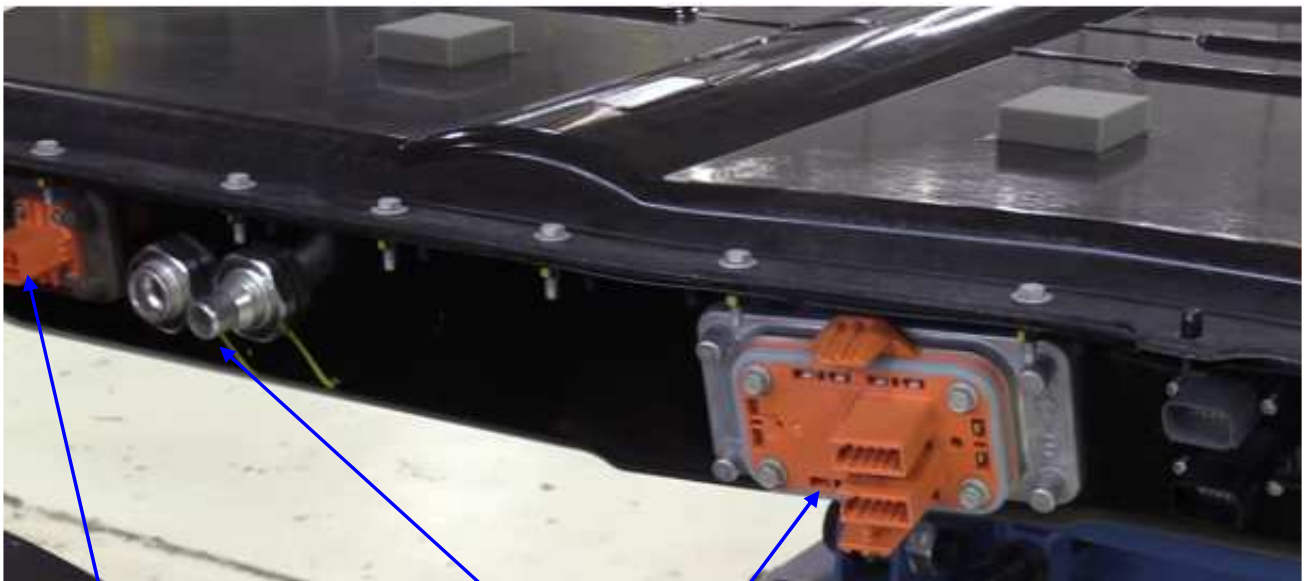
(Bild von Chevy –USA und aus dem verlinkten Video):

Haupt-Kontakt-Unterbrecher (unter Rücksitz)

BMS



Detail-Ansicht vorn:



AC-Lade-Anschluß

Anschluß für Kühlflüssigkeit

DC-Ein/Ausgang

Rettungskarte: kann man hier finden: <https://rettungskarten-service.de/rettungskarten-pkw-diesel-benzin/rettungskarten-opel-vauxhall/#toggle-id-115>  
oder auch im DL unter dem DL zu diesem Artikel.