



Bjorn Blokzijl
13 juni 2012

Back to the future

We schrijven 1820, het jaar dat André-Marie Ampère faam maakt met zijn onderzoek naar elektrodynamica. Zijn achternaam werd - mede dankzij dit baanbrekende onderzoek - synoniem voor de eenheid van elektrische stroom. Maar niet alleen die internationale benaming is vernoemd naar deze Franse natuurkundige, ook Opel gebruikt deze naam voor de auto die hét begin van het Duitse merk in de klasse van milieuvriendelijke, elektrische mobiliteit moet betekenen. Is de Opel Ampera net zo vooruitstrevend als diegene waarvan hij zijn naam heeft geleend, of staat dit gegeven toch onder spanning? Wij proberen deze vraag te beantwoorden met een uitgebreide test met Opels elektrische debutant.



Eeneiig, maar toch anders

Over het uiterlijk kunnen we kort zijn: meer dan een Chevrolet Volt met een anders gestyleerde kont en neus is de Ampera niet. Deze Volt reden we eind vorig jaar al en toen beschreven we het als een futuristisch ogende auto. Dit is voor Opels variant van dit model niet anders. Strakke lijnen over de zijanten, met een hoge rechthoekige achterzijde geven de auto een breed gespierde uitstraling. Op de onlangs gereden Zafira Tourer is het nieuwste familiegezicht van Opel al zichtbaar, welke ook over de neus van de Ampera is gedrapeerd. Waar de achterkant van de Duitser sterke gelijkenissen vertoont met zijn Amerikaanse broertje, is de neus echt herkenbaar als een Opel. Door de witte parelmoer lak waarvan de testauto is voorzien, vallen de hoogglans zwarte sierlijsten aan de onderzijde van de zijruiten extra op. De auto was al onderscheidend van de rest van de massa, maar door deze stijlelementen verwar je deze auto niet snel met een andere. Buiten de andere neus en de iets verschillende

details, is het design van de velgen drastisch anders. Bij Chevrolet is gekozen voor vrij normaal vijfspaaks lichtmetaal, de Ampera staat op vier aerodynamisch gevormde velgen die van een afstand doen denken aan wieldoppen, vooral door de zwarte vlakken in het centrum van de velg.



Vooral voorin ruim

Van binnen gaat het er al net zo futuristisch aan toe als aan de buitenzijde. Normale, analoge tellers zoek je tevergeefs en de witte kleur van de buitenzijde vind je terug op zowel de portierbekleding als op het dashboard. Was de middenconsole van de geteste Volt nog wit, die van de Ampera is in een matgrijze lak gehuld, met dezelfde touch-bediening die je vindt op bijvoorbeeld televisies en kookplaten. Het werkt prima, al is het de eerste paar keer toch even wennen. Even wennen is ook de bediening van het bomvolle navigatie-, audio- en informatiesysteem. Er is een enorme hoeveelheid

informatie op te roepen over navigatie en audio, maar vooral ook over de status van de accu's, de actieradius en de rijstijl. Dit alles zorgt ervoor dat je even wegwijs moet worden in de knoppenbrij op de middenconsole en de vele menu's van het systeem. Heb je het eenmaal onder de knie, dan biedt dit systeem alle informatie die je nodig hebt. Het goed klinkende audiosysteem drijft de al vrij pittige aanschafprijs op, maar zorgt wel voor een hoger comfort.

Zitcomfort is er vooral voorin te over. Fijn zittende en uitgebreid verstelbare stoelen en voldoende ruimte voor de ledematen in de cockpit, garanderen een fijne zitpositie voor lange en korte ritten met de Ampera. Dit kan echter niet gezegd worden voor de achterpassagiers, tenzij dit kinderen betreft. Voor volwassenen is de ruimte voor zowel de benen als het hoofd té beperkt om comfortabel lange ritten af te kunnen leggen. Tevens kunnen maar twee passagiers achterin plaatsnemen, een middelste zetel ontbreekt. Onder de grote en zware achterklep bevindt zich een redelijke bagageruimte die wordt afgedekt door een soort zeiltje, wat ons deed denken aan de Volvo C30. Een normale afdekking zoals we bij de meeste auto's tegenkomen zou het kwaliteitsgevoel verbeteren. Niet dat de kwaliteit veel te wensen over laat in het interieur van de Ampera. Over het algemeen zijn mooie materialen gebruikt, met als kers op de slagroom de fraaie panelen op de bovenzijde van het dashboard die - zoals eerder vermeld - zijn voorzien van witte sierstrips. Het enige wat echt afbreuk doet aan het interieur is de keuzehendel van de automatische versnellingsbak. Zowel het materiaal van de pook, als dat van de kunststof er omheen is verre van hoogwaardig.



Geen strepentrekker

Zoals te lezen is in het testverslag van de Volt, is de aandrijflijn van de auto bijzonder te noemen. Een echte hybride is het niet, gezien zijn aanzienlijke actieradius op enkel elektriciteit, maar een pure elektrische auto is het ook niet door de aanwezigheid van een zogenaamde 'range-extender'. Eigenlijk kent de auto drie verschillende modi: puur elektrisch en dus gevoed door het accupakket, elektrisch en gebruik van de benzinemotor samen - waarbij de motor de accu bij laadt - en als de accu's dan toch helemaal leeg geraakt zijn is de derde optie de volledige aandrijving via de brandstofmotor in het vooronder.

Voorkeur geniet de aandrijving via de elektromotoren, middels voeding van enkel de accu's. Hierdoor is de auto behoorlijk rap en aangenaam stil. Moet de benzinemotor toch gebruikt worden, dan is de auto voor normaal - vooral Nederlands - gebruik snel

Opel Ampera

genoeg en hoor je de motor alleen een luide keel opzetten bij acceleratie. Vooral bij volledige aandrijving door de motor - maar ook bij de overige twee modi - is de Ampera geen strepentrekker, maar hij voldoet prima. Zoals bij vele auto's worden de fabrieksopgaven niet gehaald, zo ook bij deze auto. De opgave van 2.9 liter per 100 kilometer is alleen haalbaar als de auto elke dag aan de stekker wordt gehangen om de accu weer volledig op te laden. Omdat nog niet overal laadpalen beschikbaar zijn, haalden wij een testverbruik van 4.3 l/100km. Niet slecht voor een auto van dit formaat en de mix van stads- en snelwegkilometers.



Zwaar en hard

Gelukkig nodigt de aandrijflijn niet uit tot een sportief rijgedrag, want zowel het sturen als ook het wagengewicht zouden dit weggedrag behoorlijk de kop in drukken. In rechte lijn ligt de Opel als een blok op de weg en is zijwind nauwelijks te voelen. Komt

het op sturen aan, dan is het hoge wagengewicht - mede door het zware accupakket - goed merkbaar. De auto wil liever rechtdoor en onderstuur ligt altijd op de loer. Simpel gas terugnemen is het devies. Verder is de demping vrij straf, wat het comfort op slechte wegdekken negatief beïnvloedt. Drempels neem je voorzichtig, vanwege de lage neus en relatief lange overhang voor, maar bij zowel het op- als afrijden voel je een behoorlijke dreun door de auto gaan. Een wat minder genadeloze demping was fijn geweest.



Zakelijk de logische keuze

Om direct terug te komen op de beginvraag: is de Ampera net zo vooruitstrevend als dat je verwacht met deze naam? Het antwoord is niet een volmondig 'ja', maar evenmin een 'nee'. De aandrijflijn is niet veel meer dan die van een Toyota Prius met een grotere elektrische actieradius en op het gebied van binnenruimte is het een soort

Insignia vierdeurs coupé. Toch biedt deze auto het ultieme compromis tussen een uitstootloze maar beperkt te gebruiken elektrische auto en een milieuvriendelijke auto met een brandstofmotor. Laad je regelmatig de accu's op en rijd je niet meer dan 60 kilometer op een dag, dan kun je bijna kosteloos rondrijden met de Ampera. Wil je ook op vakantie of überhaupt eens wat verder weg, dan helpt de range-extender je voorbij diezelfde 60 kilometer. Voor eenieder die niet het geld heeft voor een Fisker Karma, maar zakelijk wel wil profiteren van het laagste bijtellingstarief, is de Opel Ampera de enige logische keuze. Vooralsnog, want ook de concurrentie zal niet stil zitten!

Plus

- + Eenvoudig zuinig te rijden
- + Geen bijtelling
- + Geen beperkende actieradius

Min

- Harde demping
- Beperkte interieurruimte achterin
- Niet goedkoop