



Martijn Verhoef
5 juli 2017

De knop om

De Opel Ampera ontketende een ware revolutie voor de Nederlandse leaserijder; Geen bijtelling betalen en toch een vlotte en futuristische bolide kunnen bezitten, was niet tegen dovemansoren gezegd. Ten opzichte van tweelingbroer Chevrolet Volt profiteerde de Ampera natuurlijk van de naamsbekendheid van het Duitse merk, waardoor dit model een stuk succesvoller werd. En het moet gezegd worden: de Ampera-rijders die wij spreken zijn stuk voor stuk gebrand op het behalen van een goede elektrische actieradius en zo min mogelijk brandstofverbruik.

Er wordt dan ook reikhalzend uitgekeken naar de komst van de volledig elektrische Ampera-e, waar wij een week in reden. Zouden we echt die 520 kilometer bereik halen?



Gezichtsbedrog

Ten opzichte van de oude Ampera komt de gloednieuwe Opel minder futuristisch over. Je zou mensen gerust kunnen wijsmaken dat dit de opvolger van de Meriva is. De auto is in de praktijk kleiner dan je zou verwachten en valt meer in het maatje van de Renault Captur. Dat GM - de Ampera-e is aan de andere kant van de grote plas te koop als Chevrolet Bolt - ervoor heeft gekozen om het ontwerp af te stemmen op de vraag naar crossovers, lijkt geen onverstandige zet. Want vanuit de ene hoek oogt de auto als een kleine MPV en vanuit een ander oogpunt juist meer als een crossover. De kunststof omlijsting van de wielkasten helpt natuurlijk ook flink mee aan dit gezichtsbedrog.

We krijgen veel reactie op deze nieuwe groene telg en de meeste kritieken op het ontwerp zijn buitengewoon positief. Waar de auto op foto's behoorlijk braaf oogt, is het in het echt best een hip wagentje. Het Summit White blinkt je tegemoet en de chromen sierlijsten doen de rest. Bovendien doen de 17 inch wielen groter aan dan ze daadwerkelijk zijn, ook weer een stukje gezichtsbedrog. Als we voorbijgangsters naar hun mening vragen, is er maar zelden iemand die de auto als een volledig elektrisch

model herkent. Alleen de laadopening op de linker voorflank verraad dat het hier om een stekkerauto gaat.



Bring your own device

Over het interieur van de Ampera kan veel gezegd worden, maar futuristisch was het allemaal wel. Gebruiksvriendelijk staat veel lager op de ranglijst als we dit interieur moeten omschrijven en dat is gelukkig bij de Ampera-e anders. Met een groot centraal scherm en een separaat led-scherm achter het stuur heb je alle benodigde informatie voor handen. Dat scherm achter het stuur is wel wat druk aan het begin, maar al snel heb je precies door dat alles zijn plaats heeft.

Het centrale scherm op het dashboard is wat gekanteld, wat als nadeel heeft dat het slecht afleesbaar is als de zon fel schijnt. Ook het grootste gemis in de auto heeft betrekking op dit scherm, want een navigatiemodule ontbreekt en is ook niet leverbaar. Opel hanteert het bring your own device-principe, wat inhoudt dat je bent aangewezen op de projectie van je mobiele telefoon op het grote scherm. In ons geval kregen we Apple Carplay niet aan de praat in de Ampera-e en dus werd ons device een vijftien jaar



oude TomTom.

Een groot onderdeel van de kritiek op de oude Ampera was de beperkte binnenruimte. Waar de inzittenden voorin alle ruimte hadden, moesten diegenen die plaatsnamen op de achterste twee stoeltjes genoeg nemen met beperkte ruimte voor lijf en leden. In de Ampera-e lijkt het eerder andersom. Waar je op de achterbank prinsheerlijk kunt zitten, is het voorin moeilijker om een goede positie te vinden. We rijden met een pre-productiemodel en dat merk je heel erg aan de krakende stoelen. Bovendien is de vergelijking met plankjes snel gemaakt, want ze zitten niet bepaald comfortabel en de leuning is vrij smal. Heel andere koek dan de ergonomisch goedgekeurde stoelen die we vinden in bijvoorbeeld de Astra. Juist omdat Opel aanmoedigt veel kilometers in de auto te maken en de theoretische actieradius de auto ook geschikt maken voor de langere rit, is het jammer dat de stoelen daar niet op aangepast lijken.

Ten opzichte van het oude model is de hoeveelheid binnenruimte enorm toegenomen. Natuurlijk nemen de laadkabels wat ruimte in beslag, maar de kofferbak is behoorlijk bruikbaar. De tildrempel is erg hoog, maar mede door de diepe bak kun je nog behoorlijk wat kwijt achterin de milieuvriendelijke Duitser.



Vaarwel, range anxiety

Tot voor kort mochten we blij zijn als we met een betaalbare elektrische auto 200 kilometer ver kwamen. Met de Ampera-e is dit andere koek, want Opel claimt een NEDC (New European Driving Cycle) testbereik van 520 kilometer. Om maar met de deur in huis te vallen: dat hebben we niet gehaald. Maar we twijfelen er niet aan dat het mogelijk is, want je vergeet in de Ampera-e op de actieradius te letten. Je kunt gerust gedag zeggen tegen range anxiety, want de Ampera-e komt ook in onze test bijna net zo ver als een brandstofauto met een niet al te grote tank. Het probleem is een beetje dat de tussensprintjes ons meer waard zijn dan een uitmuntend verbruik.

De Opel is simpelweg te leuk om te rijden. Dit veroorzaakt dat we het toch niet kunnen laten om nog even het stroompedaal in te trappen, al hebben we op dat moment ons voorgenomen om toch zo ver mogelijk op de acculading te komen. Het uiterlijk van de Ampera-e doet niet vermoeden dat de auto bovengemiddeld snel is en een leek als medeweggebruiker weet niet wat hem overkomt. En dan hebben we het niet over stoplichtsprintjes, want de elektronica is zo afgeregeld dat bij vertrek uit stilstand niet het gehele vermogen beschikbaar is. Vinden de bandjes ook fijn.

Maar juist bij een inhaalactie of tussensprintje kan de auto verrassend uit de hoek komen. Daar komt bij dat de wegligging je ook nog eens flink wat vertrouwen geeft, want ondanks de hogere carrosserie ligt de auto zeer goed in bochten. Dat heeft natuurlijk te maken met het zware accupakket dat in de vloer is weggewerkt en het zwaartepunt laag houdt. Enig puntje van kritiek is de vage besturing, want in onze testwagen lijkt er speling op het stuur te zitten. Je kunt het stuur heel wat graden van links naar rechts draaien, zonder dat er met de voorwielen ook maar iets gebeurt. Bovendien krijgen we met enige regelmaat de melding dat we de handen aan het stuur dienen te houden, terwijl we braaf met twee handen het stuur omklemmen. Daar lijkt ergens iets niet pluis, maar dat heeft er naar alle waarschijnlijkheid mee te maken dat we een pre-productiemodel rijden dat nog niet aan de hoogste kwaliteitseisen voldoet.



Omschakeling

Wat betreft de actieradius zijn we zeer tevreden. Hoewel eerder al aangegeven werd dat we ons echt moesten beheersen, is ook bij normaal gebruik - gewoon met het



verkeer meerijden en airco en multimedia aan - een heel goed praktijkverbruik te realiseren. Op Ã©Ã©n lading kwamen wij zo'n 320 kilometer ver. Je kunt de accu ook weer enigszins bijladen door de regeneratieve remfunctie te activeren. Dit doe je door de automaathendel een tikje naar achteren te klikken. Als je in die modus rijdt, heb je het rempedaal zelden nodig. De auto remt op het moment dat je het stroompedaal loslaat en de door wrijving gegenereerde energie wordt opgeslagen. In stadsverkeer kun je zo heel goed het vele optrekken en afremmen compenseren, waardoor je de actieradius bijna niet ziet teruglopen.

Verder is het natuurlijk erg belangrijk dat je nog verder vooruitkijkt dan bij een "gewone auto". Met goed anticiperen kun je enorm veel stroom besparen.

Ga je echt je best doen - dat wil zeggen: veel laten uitrollen en niet uitbundig accelereren - dan kom je met gemak zo'n 440 kilometer ver op een lading. Het vergt dan wel een omschakeling van patroon en een aangepaste manier van rijden, die behoorlijk wat zelfbeheersing vergt. En mocht je een veel langere rit voor de boeg hebben, dan kun je bij een snellader de auto binnen een uur weer zo goed als vol laden.



Uitgezet tegen de concurrentie

Prijstechnisch is de auto goed gepositioneerd. De auto is net zo duur als bijvoorbeeld een Mercedes-Benz B250e, die andere elektrische mini-MPV. In de praktijk blijkt de Ampera-e veel bruikbaar door het dubbele bereik en de ondersteuning van snelladen. Bovendien is de Ampera-e als Launch Executive van 44.495 euro voorzien van opties als stoel- en stuurverwarming, rijhulpsystemen, full led-verlichting en een Bose audiosysteem. Natuurlijk moet de Opel ook concurreren met goedkopere elektrische auto's, zoals de Nissan Leaf, Volkswagen e-Golf en de Hyundai Ioniq EV. Hier pleit de grotere accucapaciteit in het voordeel van de Ampera-e, hoewel we de vernieuwde e-Golf binnenkort nog aan de tand gaan voelen.

We durven wel te beweren dat de Ampera-e de eerste betaalbare elektrische auto is die de verstokte brandstofrijders kan overhalen om het eens elektrisch te proberen. De vier procent bijtelling is in ieder geval de komende jaren nog een extra stimulans, maar ook het grote rijplezier door het direct beschikbare koppel en het vermogen van 204 pk kunnen twijfelaars over de streep trekken. Als Opel nog even navigatie toevoegt aan de



Opel Ampera-e 60 kWh Launch Executive

optielijst en in het productiemodel wat fijnere stoelen plaatst, zijn we helemaal om.

Plus

- + Ook in de praktijk een prima actieradius
- + Verslavend leuk rijgedrag
- + Behoorlijk praktisch

Min

- Krakende en smalle voorstoelen
- Geen navigatie leverbaar
- Speling op stuurwiel