

Biltest: Opel Ampera



Ampera är Årets Bil 2012. Elbil eller laddhybrid? Lysande teknik oavsett, men med en del brister som förvånar och stör.

Ampera är en elbil, inte en laddhybrid, slår Opel fast. Men bensinmotorn då? Det är en räckviddsförlängare som aldrig driver hjulen. Bilen drivs alltid av två elmotorer på 150 hästar, som när det behövs får assistans av generatoren, och den får sin kraft av bensinmotorn när batterierna är tömda. Dessutom finns fyra olika körlägen som fördelar kraften olika. Krångligt? För bilen, men inte för dig.

Elen smart, bensinen dum

Miljösmart? Till tusen om man kör korta sträckor, vilket ju är vad de flesta av oss gör det mesta av tiden. Så länge vi kör i Stockholm, kör vi på enbart el, oavsett hur hårt vi trycker på gasen eller hur snabbt vi kör. Vi är snabbast iväg från rödljusen och håller ledigt samma tempo som alla andra, fast ljudlöst och utan avgaser. En särskild, mer lågmäld och riktad fotgängartuta kommer väl till pass när man kommer smygande. När vi tar motorvägen norrut håller vi normal motorvägsfart men följer

Opel Ampera

Mått: Längd 449 cm, bredd 179 cm, höjd 144 cm, tjänstevikt 1 732 kg.

Sittplatser: 4

Bagage: 310 l, 1005 l med fällt baksäte, maxlast 268 kg, ej släp

Batteri: Litium-ion, 16 kWh

Elmotor: 111 kW (150 hk), 370 Nm, 54 kW generator

Bensinmotor: 1,4 liter, 63 kW/86 hk vid 4800 r/m, 130 Nm vid 4250 r/m.

Förbrukning: Ca 16 kWh/100 km, EU: 1,2 l/100 km, 27 g CO2/km

Räckvidd: 40 – 80 km

Laddtid: 4 timmar till fulladdat med 16 Ah, 7-8 h med 10 Ah, kan ej snabbaddas

Toppfart: 161 km/h

Säkerhet: Fem stjärnor i Euro NCAP. Dubbla airbags fram, sidoairbags, krockskyddsgardiner, knäcrockkuddar, låsningsfria bromsar.

Pris: 439 900 kr, testbilen ca 475 000 kr

Förmånsvärde: Ca 1600 kr/mån

Förmåner: Supermiljöbilspremie på 40 000 kr, fordonsskattebefriad i fem år, 40% reducerat förmånsvärde, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Garantier: Batteri 8 år eller 160 000 km, nybil 2 år, vagnskade 3 år, rostskydd 12 år, Opel Assistance 1 år.



alla bilens spartips. Strax innan Knivsta, efter fyra mil, är 190 kilo litiumbatterier tömda och bilen övergår till bensindrift. Att Ampera klarar detta är dens främsta fördel jämfört med en vanlig elbil där man ohjälpligen blir stående när elen tagit slut.

Bensinmotorn träder in omärkbart men har ett högt och rått ljud, trots Opels arbete med ljudisolering. Motorn är en gammal bekanting från andra modeller och alltså inte framtagen för att optimalt driva generatoren som laddar batterierna. 1,4 liter och fyra cylindrar är klart större än vad t.ex. Hyundai anser sig behöva för sin kommande laddhybrid, och betyder onödigt många kilon att släpa runt på. Dessutom är drivmedlet bensin, och man missar alltså chansen att erbjuda förnybara drivmedel. Att diesel inte valts förklarar Opel med att man då skulle behöva slå igång motorn ibland bara för att rensa filtret, snarare är det motorns merkostnad som avskräckt. Volvos kommande laddhybrid är som bekant en diesel. På bensin är snittförbrukningen kring 0,7 liter milen, vilket inte är speciellt imponerande.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Ladda lätt men smutsigt och långsamt

Vi laddar Amperan i det vanliga uttaget på husknuten. Tyvärr är det bara på 10 ampere, så laddningen tar sju timmar – men vad gör det, jag sover ju ändå på natten. Med 16 ampere räcker fyra timmar. Snabbladdning går däremot inte alls; Opel säger att det sliter på batterierna men det handlar nog också om att hålla nere kostnaderna. Batterierna kyls och värms av ett vätskesystem, vilket förlänger räckvidden.

Det är lätt att programmera bilen att starta laddningen senare, t.ex. med billig nattström när vi får timbaserad eltaxa – men det gäller att hålla koll på detta; har man inte nollat en tidigare nattladdning får bilen ingen ström alls när man sätter in kontakten över arbetsdagen. Man får också se till att inte ställa in för högt amperetal på den inte särskilt användarvänliga laddklumpen. Det missade en av testförarna och då gick säkringarna i huset.

Ampera kommer med sex meter orange kabel som blir skitig så fort den används, som vintertid kan frysa fast på marken och som skräpar i bagageutrymmet när man inte lägger den i sitt fack. Inte heller går den att låsa fast i bilen, med risk för att den stjäls – den är värd flera tusen kronor och är inte unik för bilen. Varför har en simpel dammsugare bättre ordning på sin sladd än en elbil för en halv miljon?

Sportig och smart

Efter ett par dagar med Ampera börjar vi lära oss bilen och utnyttja tekniken. För det mesta kör vi i läget "normal", men byter ibland till Sport med snabbare gasrespons, vilket passar bilen ganska bra – den har utmärkt acceleration, låg tyngdpunkt tack vare batterierna och ett av de bästa elektriska styrsystem vi testat. Dessutom ser den sportig ut. Vänte-läget sparar kraft i batterierna så att man kan köra avgasfritt längre fram, vilket är perfekt när vi kör in till innerstan. Berg-läget säkerställer att det finns tillräckligt med kraft för att klara långa backar, men det går ut över effektiviteten och behövs inte på normala backiga vägar.

Växellådan låter vi ligga i normalläget, den konstgjorda lågväxeln kallas för komfortläge men ger en väl stark motorbroms, där kraften förvisso återförs till batterierna. Något segelläge utan motorbroms,

som hos Volvo, finns inte. Eftersom de fysiska bromsarna kommer att användas så lite har de en särskild beläggning för att inte rosta.

Ampera ska klara temperaturer ner till minus 25; extremt i Detroit där bilen är utvecklad, men i norra Sverige har man alltså ingen garanti att bilen startar en smällkall morgon. Det är också bara fyra handlare som säljer Ampera i Sverige, ingen norr om Sundsvall. I svensk vintermörker störs vi av svag belysning; av misstag har vi helljuset på en lång stund utan att någon mötande reagerar.



Prius-komplex?

Alla konstruktörer av elbilar och hybrider försöker överträffa Prius med mer eller mindre meningsfull information för föraren. Ampera har en roterande boll som ska hållas i mitten; gasar eller bromsar man för hårt åker den upp eller ner och byter färg. Därtill en energieffektivitets-indikator, som i procent anger hur nära man är att köra optimalt. Den börjar alltid på noll och hur effektivt man än kör är det svårt att nå 100 % innan batterierna är tömda. Därtill ger bilen mängder av tips på hur man kör effektivare, men i motsats till t.ex. Fiats system så är tipsen inte anpassade till hur man själv kör och kan inte laddas ner och jämföras med andras.

De båda touch-screen-skärmarna är snygga och det är imponerande att all information är på engelska. Tyvärr kan inte GPS:en berätta var det finns laddmöjligheter. På båda sidor ratten finns ett otal småknappar som också har touch-funktion, snygga i dagsljus men omöjliga att skilja åt i mörkret.

GRÖNA BILISTER

Bose-stereon är av högsta klass, och specialutvecklad för att väga mindre och dra mindre energi – imponerande! Samma sak gäller luftkonditioneringen, vars datasimulering minimerar elbehovet. För att förlänga räckvidden, kan bilen värmas eller kylas medan den ännu laddas och strömmen alltså inte tas från bilbatterierna.

Säkerhet i topp, 2010

Ampera och systerbilen Chevrolet Volt har krocktestats med högsta betyg, och när vi kör på glashala vägar griper antisladdsystemet in snyggt och smidigt vilket inte är självklart för elbilar där effekten kommer så plötsligt. Säkerheten förbättras av att batterierna ligger T-format mitt i bilen, väl skyddat och bra för tyngdpunkten.

Men av den senaste säkerhetstekniken har Ampera inget. Inte adaptiv farthållare, inte vingelvarnare, döda vinkeln-varnare, autobroms eller avancerat fotgängarskydd. Det är synd för en bil som ska signalera framtid, och måste introduceras om något år om Ampera ska hålla ända fram till 2020, vilket Opel planerar.

Sitt fint för fyra

Fram sitter man utmärkt, stolarna är bekväma, föraren kan ställa in ratten i alla led och om man inte är ekotaliban och vägrar använda luftkonditioneringen är värmen fin. Stolsvärmen är inget vidare men ska bli bättre, utlovar Opel. Däremot har man dålig sikt åt nästan alla håll; breda stolpar i framrutan, mycket plåt snett bakåt, usel sikt rakt bakåt genom den tvådelade bakrutan redan innan rutan gror igen, och bakrutetorkare finns inte ens som tillval. Det gör backkameran med parkerings-sensor för knappt 7000 kr till ett nödvändigt tillval.



Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Batteritunneln gör att baksätet är strikt tvåsitsigt, och redan med fyra ombord måste man akta sig för att inte hamna över den rekordlåga maxlasten på 268 kilo. De individuella baksätena är bekväma även om takhöjden bara räcker för normallånga, och insteget kräver att man glider ner i bilen. Sätena kan fällas individuellt och ger då ett nästan plant bagageutrymme, men för att alls komma åt det måste man böja sig över den rekordhöga och breda tröskeln, som alltid är smutsig. Släp får Amperan inte alls dra.



Dyr men lönsam

Ampera är välutrustad som standard och listan över extrautrustning är rekordkort; metallicfärg, larm, navigationssystem och backkamera. Vår bil har allt och rundar därmed 470 000 kr. Bland de första kunderna finns faktiskt några privatpersoner, men trots att servicekostnader blir låga och andrahandsvärdet kan bli hyfsat, är priset för högt för att de ska bli många. För taxi är räckvidden på el alltför dålig, särskilt som Ampera inte kan snabbladdas. Kommunkunderna bli också få, dels är bilen för dyr, dels är den inte med i elbilsupphandlingen.

Därmed är Ampera till för tjänstebilsförarna, som ju är huvudmarknaden i Sverige. Förmånsvärdet baseras på billigaste Opel Astra och reduceras sedan med 40 procent, vilket ger en nettokostnad på kring 800 kronor i månaden. Lägg på en drivmedelskostnad på två spänn milen så länge man håller sig inom el-räckvidden, och Ampera blir ett

väldigt kap. Eftersom det sänkta förmånsvärdet inte längre gäller vanliga hybrider, är konkurrenterna få. Närmast till hands ligger Chevrolet Volt, men varför välja samma bil men av ett mindre känt märke med färre försäljare? Volvos laddhybrid blir över 100 000 kr dyrare, Prius som laddhybrid är en mycket enklare bil. För tjänstebilsföraren som vill göra ett grönt val bör alltså valet vara lätt.



Vi gillar

- Kombination elbil och förbränningsmotor
- Genomtänkt, innovativ teknik
- Goda prestanda
- Hög komfort
- Snygg

Vi ogillar

- Dyr
- Strikt fyrsitsig, låg lastkapacitet
- Bullrig
- Inte särskilt snål bensinmotor
- Begränsad el-räckvidd
- Omöjligt snabbbladda

Överväg också

- Chevrolet Volt (om ni får ett bättre pris) Nissan Leaf, en snålversion av t.ex. Opel Astra, och 200 000 kr över.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Mars 2012