



## Opel Astra Electric GS

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse  
(115 kW / 156 PS)

Das Antriebsportfolio im aktuellen Astra von Opel ist umfassend - nur wenige Modelle sind so breit aufgestellt. Neben Benzin- und Dieselmotoren gibt es einen Plugin-Antrieb in zwei Leistungsstufen und einen reinen Elektroantrieb. Im ADAC Autotest haben wir nun je einen Diesel, einen Benziner, eine Plugin-Variante und den reinen Elektro-Astra getestet. Als einziges Kompaktklasse-Modell konnte sich der Astra mit jedem Antrieb ein Ecotest-Ergebnis mit mindestens vier Sternen sichern, der Astra Electric sogar volle fünf Sterne.

Ganz grundsätzlich kann der Astra mit einer guten Raumausnutzung punkten, denn insbesondere vorn hat man viel Platz bei gleichzeitig kompakten Außenmaßen. Wer mehr Kofferraum benötigt, kann zum Kombi namens Sports Tourer greifen, den es ebenfalls mit allen Antrieben gibt. Der Elektroantrieb punktet mit seinem hervorragendem Antriebskomfort, spontanem Ansprechen sowie nachdrücklicher und gleichmäßiger Leistungsabgabe. Dabei kann das neue Elektrosystem mit Sparsamkeit überzeugen, im Ecotest kommen nur 16,5 kWh/100 km inkl. Ladeverluste zusammen. Und selbst flott gefahren wird die 20er-Marke beim Verbrauch kaum überschritten. Hauptkritikpunkt bleibt der Preis, in der getesteten GS-Ausstattung liegen die Anschaffungskosten bei über 45.000 Euro. Dann ist die Ausstattung schon recht großzügig, aber der Listenpreis von 50.890 Euro für den Testwagen zeigt, dass es noch teurer geht. Immerhin hat Opel inzwischen eine sparsamer ausgestattete Variante nachgeschoben, deren Preis bei knapp 42.000 Euro startet. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, Citroen e-C4, Cupra Born, Honda e:Ny1, KIA Niro EV, Hyundai Kona Electric, MG MG4, Peugeot e-308, Renault Mégane E-TECH, VW ID3.

- ⊕ recht kompakte Abmessungen, gutes Platzangebot vorn, bequeme Sitze, gute Fahrleistungen, niedriger Verbrauch
- ⊖ mäßiger Fußgängerschutz, recht geringe Zuladung, keine Stütz- und Anhängelast erlaubt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,6

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

Im Innenraum des Astra wurden überwiegend harte Kunststoffe verwendet, nur vereinzelt verfügen die Oberflächen über eine angenehm weiche Haptik, wie etwa auf der Oberseite des Armaturenbretts und an der oberen Türverkleidung vorn. Die A-Säule ist zudem mit Stoff überzogen. Der Astra bietet eine im Klassenvergleich mittlerweile übliche Materialauswahl - viele Hersteller sparen hier ein.

⊕ Die Karosserie des Astra ist sauber verarbeitet, hier fällt er durchaus positiv auf. Schön ist etwa, wie akkurat bündig die

Rückleuchten in die Bleche eingepasst sind. Auch am Unterboden ist der Opel sorgfältig verkleidet, was den Fahrwiderstand senkt; nur hinter der Hinterachse sind Lücken in der Verkleidung - üblich bei einem Auto mit Verbrennungsmotor, ungewöhnlich für ein Elektroauto.

⊖ Die Motorhaube wird nur durch einen schnöden Haltestab offengehalten - Gasdruckfedern wären hier die wertigere und bei weitem praktischere Lösung.

### 3,7 Alltagstauglichkeit

Die 54-kWh-Batterie des Astra Electric (brutto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist serienmäßig, andere Kabel (z.B. Typ 2 Stecker für Wallboxen) kosten extra (siehe Minuspunkt). Das Ladekabel passt gerade so unter den Kofferraumboden, viel Platz ist dort aber nicht. Es gibt deutlich praktischere Modelle mit mehr Platz unten im Kofferraum oder noch besser einem Staufach unter der Fronthaube (Frunk).

Das Laden mit 230 V dauert über 30 Stunden, weil das serienmäßige Ladegerät nur bis 1,8 kW Ladeleistung ausgibt. Dies ergibt in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut fünfeinhalb Stunden (bei 11 kW) bis acht Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 31 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens 110 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung von bis zu 107 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und auch nur kurzzeitig erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein -

sonst dauert die Aufladung etwas länger.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 350 km - ein guter und praxistauglicher Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 400 km möglich. Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mageren 406 kg. Als Dachlast sind bis zu 80 kg zulässig, eine Dachreling gibt es nicht. Die moderate Außenlänge von 4,37 m und der praxistaugliche Wendekreis von knapp 10,6 m machen den Astra für die Stadt gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) nicht zu groß aus.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Eine Anhängelast ist nicht zugelassen, somit auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es ist nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig an Bord; Wagenheber, und Schraubenschlüssel gibt es nicht.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der vorn abfallenden Motorhaube nicht einsehen, hier ist patentenes Schätzen gefragt. Die recht hohe Fensterunterkante der Heckklappe erschwert die Sicht nach hinten. Dies sorgt auch dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto schlecht wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichttest belegt: Vor allem der Blick nach rechts hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt. Die voluminöse Abdeckung des Innenspiegel-Fußes, die die Kamera für die Fahrassistenten und den Licht-/Regensensor beinhaltet, stört den Blick nach außen ebenfalls. Gerade Ampeln werden so gern mal verdeckt.



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊕ Der Astra Electric GS hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem an Bord, die das Rangieren erleichtern. Dank der flachen Fahrzeugfront sind auch niedrige Hindernisse vorn gut erkennbar. Optional gibt es Intellilux-LED-Scheinwerfer, die nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Neben einer adaptiven Lichtverteilung bietet das Lichtsystem auch ein Abbiegelicht sowie einen Fernlichtassistenten, der vorherfahrende oder entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der Scheinwerferkegel ist nicht perfekt homogen, aber gerade in der Fahrzeugklasse sind diese Scheinwerfer eines der besseren Systeme. Leider bieten sie kein wirkliches Kurvenlicht, sondern nur bis 70 km/h automatisch zugeschaltete LEDs, die eher ein Abbiegelicht darstellen und schon geschwindigkeitsbedingt auf der Landstraße meist keinen Vorteil bieten.

Rückleuchten in LED-Technik sind serienmäßig. Der Astra hat ohne Aufpreis einfachere LED-Scheinwerfer mit Reflektor-technik an Bord. Diese bieten keine Sonderfunktionen wie die Intellilux-Scheinwerfer, aber immerhin einen statischen Fernlicht-Assistenten. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

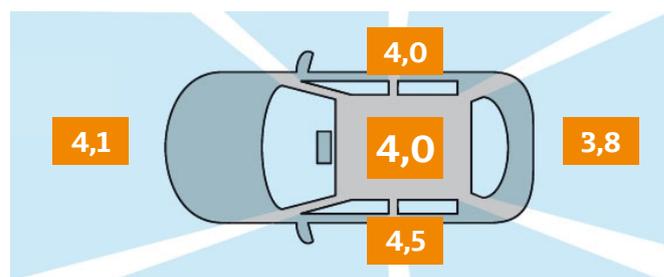
⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten recht bequem. Der Schweller ist niedrig genug, allerdings recht breit, weshalb ein weiterer Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 45 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das geht in Ordnung. Hinten sind die Türen bis auf den Fußraumbereich breit genug und die Dachlinie gerade, nur der etwas in den Einstiegsbereich ragende Radkasten engt ein wenig ein beim Einsteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuver-

## 3,4 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst im Astra Electric 260 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 365 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 645 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.080 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es theoretisch unter dem Kofferraumboden, die 15 l sind aber kaum der Rede wert, zumal sie vom Reifenreparatur-Set, Warndreieck und Verbandstasche weitgehend in Beschlag genommen werden.

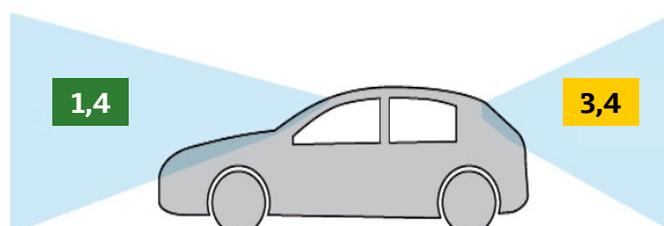
## Rundumsicht

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.



lässig offen gehalten, auch an leichten Steigungen. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe für alle außen Sitzenden.

⊖ Der Astra ist stets mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Dieses verfügt zwar über einen Bewegungssensor und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrung. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Der verbaute Akku reduziert das Kofferraumvolumen auf 260 l gegenüber den konventionell angetriebenen Modellen (305 l).

### 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch ausreichend praktisch. Personen bis knapp über 1,85 m Größe müssen sich nicht um ihren Kopf sorgen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das abstehende Heckklappenschloss eine schmerzhaft "Berührung" mit sich bringen kann.

Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit nicht sonderlich günstig. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 9 cm beim Be- und Entladen kaum. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas. Sehr Schade: eine 12-V-Steckdose ist für den Kofferraum nicht erhältlich, so kann man beispielsweise eine Kühlbox nicht mit Strom versorgen.

### 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Der Gepäckraum muss leider ohne praktische seitliche Fächer auskommen. Immerhin gibt es vier Verzurrösen, die



Immerhin liegt die Ladekante mit knapp 70 cm auf einer noch akzeptablen Höhe.

aber etwas zu hoch positioniert sind, als dass sich ein Bodennetz darin einspannen ließe.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Die Einstellungen für die Scheinwerfer, Sitze und Lenkrad sind schnell vorgenommen, die Erreichbarkeit der Hebel und Tasten bereitet keine Probleme. Zwei zehn Zoll große Displays dominieren das Cockpit. Eines stellt das Kombiinstrument dar, das andere ist die Touchscreen-Schnittstelle für das Infotainmentsystem. Schön ist, dass Opel nicht wie andere Hersteller komplett auf Tasten verzichtet, sondern zum Beispiel für die Klimaregelung eine Reihe gut erreichbarer Wipptasten unter dem Zentraldisplay platziert hat. Für nahezu alle anderen Funktionen muss man sich per Touch durch das Infotainment-Menü hangeln, was recht gut funktioniert. Andere Hersteller finden hier aber eine auf den ersten Blick logischere Menüstruktur. Wie bei fast jedem modernen Auto gilt auch für den neuen Astra: Man muss sich einfach etwas daran gewöhnen. Das optionale Head-up-Display nutzt zwar löblicherweise die Frontscheibe als Projektionsfläche, die Darstellung könnte aber klarer sein. Vorbildlich: Das Projektionsdisplay lässt sich ganz praktisch über den

Außenspiegel-Einsteller justieren, man muss also kein Untermenü im Infotainment bemühen. Für den



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung im Innenraum liegen auf dem Niveau der Konkurrenten. Die Bedienung ist nach kurzer Eingewöhnungszeit weitgehend funktionell.

Bordcomputer gibt es nur zwei Speicher und keine Fahrzeit - das ist etwas wenig, zumal einzig eine Software-Frage.

## 2,7 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit analogem und digitalem Empfang ist in allen Astras serienmäßig, genauso wie eine Bluetooth-Freisprech-einrichtung, Bluetooth-Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto - beides funktioniert auch kabellos. Damit ist man schon gut aufgestellt und braucht nicht unbedingt das optionale Navigationssystem, das auf TOMTOM basiert und Echtzeit-Verkehrsanzeige sowie Online-Kartenaktualisierungen bietet. Das Navigationssystem weiß, wenn die Reichweite zum Ziel nicht ausreicht und schlägt dann innerhalb der Reichweite Ladesäulen in einer Liste vor, in der man sich eine passende auswählen kann. Das ist reichlich umständlich, weil man sich praktisch von Ladesäule zu Ladesäulen mehr oder weniger manuell hangelt - so lange die Ladeplanung nicht deutlich verbessert wird, hält sich der Mehrwert der internen

Navigation in Grenzen. Sobald eine intelligente Ladeplanung integriert ist, gibt es für das Navigationssystem im Astra Electric gegenüber der Navigation über Smartphone-App einen klaren Vorteil.

Over-the-Air-Updates gibt es für das Infotainment nicht, für das TomTom-Navi klappt es dagegen schon. Fahrerprofile mit individualisierten Einstellungen kann man anlegen, allerdings sind sie nicht über ein Kennwort geschützt.

Sechs Lautsprecher sind Serie, weitere Soundsysteme momentan nicht verfügbar. Die serienmäßigen Opel ConnectServices bieten den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen via Smartphone. Gegen Aufpreis gibt es noch eine induktive Ladeschale.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Astra Electric bietet selbst für große Menschen gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit reicht für rund zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,05 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen und lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend

angenehm fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen auch die ausreichend großen Fensterflächen bei. Das Panoramaglasdach gibt es für das getestete Modell als Option, es lässt sich auch öffnen.

## 3,0 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten ist im Astra Electric angemessen groß, die Batterie im Fahrzeugboden schränkt die Platzverhältnisse nicht signifikant ein. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren die Knie erst oberhalb von etwa 1,90 m Körpergröße die vorderen Lehnen. Die flache Karosserie

bringt Aerodynamikvorteile, schränkt die Kopffreiheit hinten aber ein wenig ein - sie reicht ebenfalls bis knapp 1,90 m Größe, was freilich kein schlechter Wert ist. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten tut sich der Astra nicht besonders hervor, gefällt aber mit Praxistauglichkeit. Zwar finden in den vorderen Türfächern auch größere Flaschen Platz, doch sowohl das unbeleuchtete Handschuhfach als auch das Fach unter der Mittelarmlehne sind nicht sonderlich groß. Zwei Becher oder kleine Flaschen bekommt man in der Mittelkonsole unter, kleinere Dosen zum Beispiel werden über extra Klemmen gehalten - praktisch und sinnvoll, heute aber nicht mehr bei allen Herstellern vorhanden. Eine nette Idee ist auch das Ablagefach zentral im Armaturenbrett, das ein bisschen was von einem Geheimfach hat: Man erkennt es nicht auf den ersten Blick.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

Hinten findet man neben den Lehnentaschen und kleinen Türfächern keine Ablagen - sitzt man zu zweit, kann man aber zumindest die Becherhalter in der Mittelarmlehne nutzen.

⊕ Ein schönes Detail im Astra: Das Handschuhfach wie auch das kleine Klappfach in der Mittelkonsole sind mit feinem Filz beflockt, so dass es keine Klappergeräusche gibt. Inzwischen ist das in dieser Klasse eine Besonderheit und wird daher extra hervorgehoben.

## 2,6 KOMFORT

### 2,9 Federung

Auch für den Astra Electric hat Opel keine adaptiven oder verstellbaren Dämpfer im Portfolio - und das, obwohl der Astra H vor knapp 20 Jahren als eines der ersten Kompaktmodelle damit erhältlich war. Die Konstruktion der Achsen ist einfach gehalten, man bekommt Hausmannskost: MacPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse. Man könnte das durchaus traditionsbewusst nennen, da schon der direkte Vorfahre namens Kadett D aus dem Jahre 1979 so vorfuhr. Mit einer Mehrlenkerhinterachse könnte man aber schon bessere technische Voraussetzungen in Sachen Komfort schaffen. Entscheidend ist am Ende aber natürlich immer, wie die

Federn und Dämpfer abgestimmt sind. Überzeugen kann der Astra Electric dabei schon, wenn auch nicht vollumfänglich. Auf Bodenwellen ist er zunächst oft komfortabel bis leicht schaukelnd unterwegs, spricht dann auf kurze Anregungen wie Kanaldeckel oder Asphaltflicken aber etwas unwillig an. Insgesamt ein Fahrwerk, mit dem man im Alltag gut klar kommt - aber kein Glanzpunkt in der Kompaktklasse. Ein aktueller VW ID.3 mit Adaptivdämpfern bietet einen Federungskomfort auf deutlich höherem Niveau, ist damit jedoch ein gutes Stück teurer.

### 2,6 Sitze

⊕ Der Astra Electric GS kommt mit Sportsitzen, die etwas stärker ausgeprägte Seitenwangen haben. Der Fahrersitz ist dabei in Höhe, Weite und Neigung einstellbar, zudem ist die Sitzfläche verlängerbar und es gibt eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze. Für den Beifahrer sind die Einstellmöglichkeiten geringer, immerhin kann man den Sitz u.a. in der Höhe justieren. Der Testwagen ist mit den Alcantara-

Sportsitzen ausgestattet, der Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen.

Man sitzt gut in der ersten Astra-Reihe, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten sorgen dafür, dass jeder seine gewünschte Position finden kann. Auf der wenigstens einigermaßen konturierten Rückbank sitzt man klassenüblich, durchaus aber auch auf längeren Fahrten bequem genug.

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, gerade dann wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in gut gedämmten Verbrennerautos unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Opel einen guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt der

Geräuschpegel im Innenraum bei 66,3 dB(A) - das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist weitgehend gut verkleidet. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind die Abrollgeräusche aber recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

### 2,1 Klimatisierung

⊕ Im Astra Electric hat man stets eine Zweizonen-Klimaautomatik zur Verfügung. Sie bietet eine für beide Seiten gemeinsame, aber freie Wahl der Luftverteilung, eine regelbare Klimatisierungsintensität und einen manuellen Umluftmodus. Gegen Aufpreis gibt es das "Intelli-Air Luftqualitätssystem", ein toller Name für die automatische

Umluftschaltung und die dafür notwendige Sensorik. Drei oder mehr Klimazonen sind nicht verfügbar. Lenkrad und Vordersitze sind bei der Ausstattung GS stets beheizbar. Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze findet man in der Aufpreisliste nicht. Eine beheizte Frontscheibe kann man als Extra ordern, diese nutzt feine Drähte in der Frontscheibe.

Nachts können diese störende Reflexe erzeugen - man sollte hier eine Probefahrt bei Dunkelheit einplanen. Die getönten Scheiben hinten sind Serie.

⊖ An den Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kann man Ausströmrichtung und -intensität nicht getrennt voneinander regeln - hier hat Opel an der Funktionalität gespart.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 115 kW (respektive 156 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 270 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von 1,7 Tonnen drückt jedoch aufs Temperament des Motors. So fühlt sich die üppige Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Trotzdem ist der Astra Electro ein flottes Auto, vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30

km/h vergehen nur rund 1,2 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 4,8 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 6,2 s geht es von 80 auf 120 km/h. Opel verspricht 9,2 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h.

### 1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen

etwas nach. Opel liefert hier eine gelungene Vorstellung ab, denn es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

### 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Astra Electric kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und weitgehend ohne Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den kleinen Hebel auf der Mittelkonsole muss man sich gewöhnen, eine bleibende Herausforderung ist, die kleine P-Taste bei

Bedarf zu finden. Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Paddels am Lenkrad (z.B. für die Einstellung von Rekuperationsstufen) gibt es nicht. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe - eine Autohold-Funktion gibt es dagegen nicht.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Astra Electric bringt ein gut abgestimmtes Fahrwerk mit. Der Elektrowagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Wanken oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, die Vorderräder können aber schon mal um Haftung ringen, wenn man zu stark Beschleunigen will und die Bodenhaftung nicht optimal ist.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Astra Electric eine gute

Vorstellung ab. Er reagiert gut auf Lenkbefehle, geht dabei nur moderat in Untersteuern über, Übersteuern wird im Ansatz vom ESP eingebremst. Dadurch bleibt der Kompakte gut beherrschbar. Das ESP regelt allgemein früh genug, moderat und effektiv, so dass sich ein sicheres Gefühl für den Fahrer ergibt. Auch fahrdynamisch kann der Opel überzeugen, denn durch die moderaten ESP-Eingriffe hält sich der Geschwindigkeitsabbau in Grenzen. Trotz seines Gewichts fühlt sich der Astra Electric recht dynamisch an, man hat ein gutes Gefühl der Fahrzeugkontrolle und kann kleine Lenkkorrekturen auch während des Ausweichvorgangs umsetzen.

## 2,4 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist der Ingenieuren gelungen. Sie ist eher leichtgängig, was je nach Fahrernatürlich besser oder schlechter passt. Auf jeden Fall wirkt der Opel dadurch beim Anlenken etwas kurvenwilliger als er eigentlich ist. Die Rückmeldung ist ordentlich, zudem trifft man die angepeilte Linie auf kurvigen Landstraßen meist auf Anhieb. Im Sportmodus wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen. Von Anschlag zu Anschlag kurbelt man im Astra Electric etwa drei Lenkradumdrehungen.

## 2,7 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag teilweise etwas synthetisch und damit gewöhnungsbedürftig, man stellt sich aber schnell darauf ein. Der Übergang zwischen Rekuperation und Radbremsen ist ordentlich kaschiert. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit alltagstauglich. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Astra Electric so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Astra Electric verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen und bringt serienmäßig unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner mit. Auch eine radarbasierte Geschwindigkeitsregelung (regelt ab dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit) samt Limiterfunktion ist dabei, sie bezieht zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen ein. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner.

Optional gibt es noch einen Spurwechselassistenten, der mithilfe der im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Mit dem höchsten Assistenzpaket ist sogar eine Spurwechselautomatik verfügbar. Gegen weiteren Aufpreis erhält man ein Head-up-Display, welches seine Informationen in die Windschutzscheibe projiziert.

Die Reifendruckkontrolle kann den Druck in den Reifen nur indirekt über die ABS-Sensoren messen, Druck- und Temperatursensoren in den Reifen selbst gibt es nicht. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den ADAC-Crashtests nach Euro NCAP-Norm vom Mai 2022 erhält der Opel Astra 80 Prozent der maximalen Punkte und erzielt insgesamt vier von fünf Sternen. Der Astra ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Einen Zentralairbag, Knieairbags oder Seitenairbags für die Fondinsassen bieten die Rüsselsheimer nicht an. Die vorderen sowie die äußeren Gurte auf der Rücksitzbank verfügen über Kraftbegrenzer, Gurtstraffer sowie Gurtwarner. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von rund

1,95 m guten Schutz, so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall auch für große Insassen reduziert. Hinten reichen die Kopfstützen für Personen bis etwa 1,75 m Größe.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren. Ein Kofferraumtrennnetz oder -gitter ist nur für den Kombi erhältlich. Warndreieck und Verbandstasche haben keine fixen Ort, wo sie gut zugänglich verstaut werden können.

## 2,2 Kindersicherheit

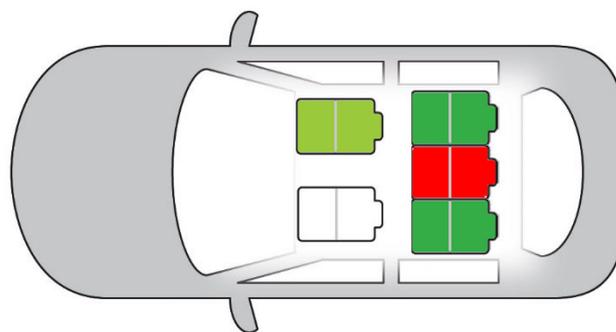
⊕ Der Astra bekommt für die Kindersicherheit 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Gurt-Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerfrontairbag kann serienmäßig per Schlüsselschalter deaktiviert werden.

Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System samt Ankerhaken lagestabil befestigt werden, diese Sitze haben auch eine i-Size-Freigabe. Hat man auf einem der hinteren äußeren Sitze einen raumgreifenden Kindersitz wie zum Beispiel einen samt Basis und Fußstütze eingebaut, ist der Verstellbereich des Sitzes davor eingeschränkt. Wie immer gilt: Eine Probemontage vor dem Kauf ist angeraten.

⊖ Auf dem mittleren Fondsitz kann man einen Kindersitz per Gurt kaum sicher befestigen.

### 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)

## 3,4 Fußgängerschutz

Der Astra kann beim Fußgängerschutz nur bedingt überzeugen und schneidet mit 67 Prozent der Punkte beim Crashtest mäßig ab. Der serienmäßige City-Notbremsassistent kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen und damit eine Kollision oder

wenigstens die Schwere des Aufpralls reduzieren. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der Astra Electric ein künstliches Geräusch von sich, damit er von Passanten deutlicher wahrgenommen wird.

## 1,0 UMWELT/ECOTEST

### 0,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von sehr guten 16,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 54-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 57,8 kWh benötigt. Innerorts konsumiert der Elektro-Opel etwa 13,7 kWh, außerorts etwa 17,3 kWh und auf der Autobahn ca. 18,3 kWh/100 km.

Legt man den gemischten Betrieb des Ecotest zugrunde, ergibt

sich für den Astra Electric mit der 54 kWh-Batterie eine Reichweite von 350 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 16,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 82 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest herausragende 56 Punkte.

## 1,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,5 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 67 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Astra Electric im Bereich Schadstoffe 47 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Opel aber super da, weil er 103 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker volle fünf Sterne.

## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Opel Astra Electric GS liegt bei stolzen 45.060 Euro. Das ist eine Menge Geld, erst recht wenn man bedenkt, dass die Preise für einen Astra schon ab gut 27.000 Euro starten. Das allerdings mit Dreizylinder-Turbobenziner und einer eher kargen Ausstattung. Letztere gibt es beim elektrischen Astra in der GS-Linie reichlich, was den hohen Preis etwas relativiert. Dennoch, ein saftiger Aufschlag von 8.000 bis 10.000 Euro zum Benziner oder Diesel im vergleichbaren GS-Trim bleibt.

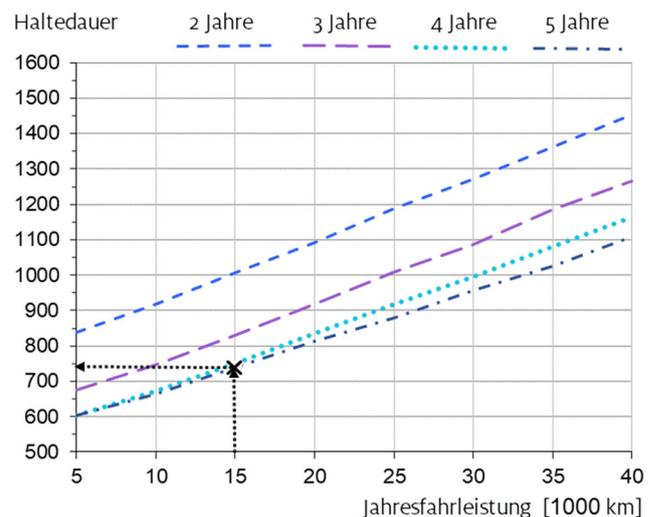
Ob und in welcher Höhe man die Elektroauto-Förderung vom Staat noch erhält, kann schwer vorausgesagt werden. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn beispielsweise an Kfz-Steuer werden jährlich nur 62 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind teilweise sehr günstig; die Haftpflicht-Einstufung liegt bei attraktiven 14, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei gehobenen 22. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss mangels umfassender Erfahrungswerte noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie

ab; Opel gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 350 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 245 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 738 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Astra Electric
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/0
0-100 km/h [s]	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,8/14,8 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	686
Preis [Euro]	41.990

### 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

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	270 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,5 kWh/100km/351 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/50,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	57,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	
Stufen / Einstellung	2/Fahrmodus

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12% "Batterieladezustand gering", 10% Akustisches Signal, 2% "Batterieladezustand kritisch", Schildkröte
Leistungsreduzierung	-
Notfallstrecke bei Neustart	-

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

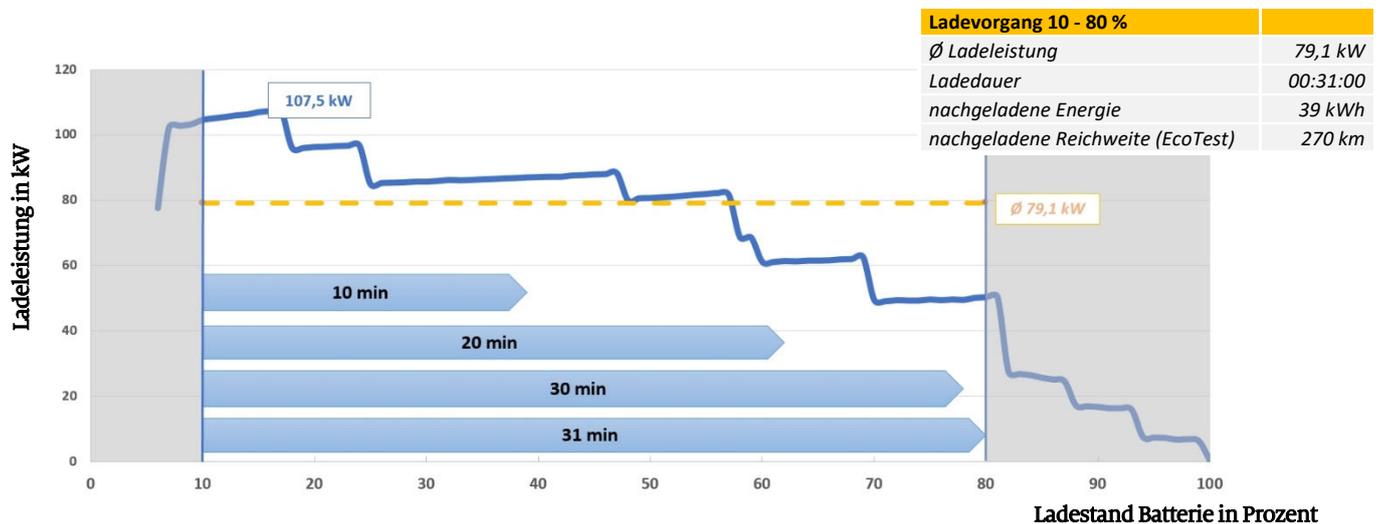
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44,5 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44,5 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	31 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	270 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,8 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.374/1.860/1.488 mm
Leergewicht/Zuladung	1.736/444 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	352/1.268 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/80 kg
Batteriekapazität	51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 93V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Ecotest-Verbrauch	16,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 82 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.694/406 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/645/1.080 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>102 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>66 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>98 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>471 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	738 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/20		
Basispreis Astra Electric GS	45.060 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.04.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.264 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	1.300 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	ab 1.600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	ab 550 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	800 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	rot Serie, sonst ab 610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: November 2023  
Test und Text: M. Ruhdorfer