

-  Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)
-  46.930 €
-  144 kW/196 PS
-  765 km
-  6,1 kWh + 4,4 l pro 100 km



Opel Astra 1.6 Turbo Hybrid Ultimate eDCT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (144 kW/196 PS)

Mit der nun erfolgten Modellüberarbeitung geht die aktuelle Generation des Opel Astra in die zweite Hälfte ihres Modellzyklus. Die Baureihe L ist seit 2021 auf dem Markt und basiert erstmals auf einer Stellantis-Plattform. Zum ADAC Autotest tritt der Kompaktwagen als Plug-in-Hybrid an, bei dem sich unter dem gestrafften Blechkleid einiges getan hat. Statt zuvor zwei Leistungsstufen gibt es nun nur noch eine Variante, die es auf eine Systemleistung von 144 kW/196 PS bringt. Die Batteriegröße (brutto) beträgt nun 17,2 statt zuvor 12,4 kWh, wodurch sich der elektrische Aktionsradius erweitert hat. Im Test kommt der Teilzeitromer immerhin 75 km weit, womit sich viele Alltagsfahrten lokal emissionsfrei zurücklegen lassen. Geladen wird allerdings weiterhin ausschließlich mit einphasigem Wechselstrom, d. h. an der heimischen Wallbox lediglich mit 3,7 kW. Damit ist der Astra nicht auf dem Stand der Technik – einige Konkurrenten laden sogar mit Gleichstrom (CCS) und 50 kW. Der Plug-in-Hybrid-Antrieb sorgt für gute Fahrleistungen und arbeitet meist angenehm kultiviert. Kritik verdient dagegen die Abstimmung von Brems- und Fahrpedal (im E-Modus): Beide lassen sich nur mäßig dosieren. An der eingängigen Bedienung – Opel hat die zahlreichen Tasten erfreulicherweise beibehalten – und dem ordentlichen Platzangebot hat sich nichts geändert. Der Kofferraum fällt aufgrund der zusätzlichen Hybridtechnik leider etwas kleiner aus als bei den anderen Astra-Modellen. Bekannte Stärken von Opel sind das Fahrlicht sowie die Sitze. Hier kann der überarbeitete Astra mit dem neuen LED-System sowie den vielfältig einstellbaren Sitzen punkten. Bei den Fahreigenschaften hinterlässt der Opel einen sicheren und ausgewogenen Eindruck. Die Lenkung arbeitet präzise, das Fahrwerk verbindet ordentlichen Federungskomfort mit guter Fahrstabilität. Die Ultimate-Version bringt zudem bereits ab Werk eine umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung mit. Das schlägt sich allerdings im Preis nieder: In dieser Konfiguration ist der Astra mit einem Grundpreis von 44.630 Euro alles andere als ein Schnäppchen.

- ✓ **recht eingängiges Bediensystem, bequeme Sitze, sichere Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Licht, gute Serienausstattung**
- ✗ **mäßiges Kofferraumvolumen, schlecht dosierbares Brems- und Gaspedal, nur einphasiges AC-Laden und kein CCS-Anschluss**

ADAC Urteil

- 2,5** Autotest
- 2,7** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 3,4** Familie
- 3,4** Stadtverkehr
- 3,1** Senioren
- 2,5** Langstrecke
- 3,3** Transport
- 2,2** Fahrspaß
- 2,6** Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi A3, Cupra Leon, Mercedes-Benz A-Klasse, Peugeot 308, VW Golf



Alle Infos und Bilder auch digital auf [adac.de](https://www.adac.de)

Inhaltsverzeichnis

2,8 Karosserie	03	2,3 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,5 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,3 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,6 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,7 Autokosten	11
2,4 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
2,0 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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.

2,8 Karosserie

2,4 Verarbeitung

✓ Im Verarbeitungs-kapitel schneidet der Astra ordentlich ab. Er bietet eine gute Verarbeitungsqualität von Karosserie und Innenraum. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und recht schmal, alle Karosserieanbauteile sind akkurat eingepasst. Gleiches gilt für das Interieur, auch hier hinterlässt der Rüsselsheimer einen guten Eindruck. Kritik erntet der Astra lediglich für die fehlende Türrahmenverkleidung sowie den scharfen Grat am Handschuhfach, das allerdings mit feinem Filz ausgekleidet ist. Die Materialqualität im Innenraum entspricht dem Klassenstandard: Geschäumte Oberflächen findet man ausschließlich vorn und dort lediglich im oberen Bereich. Lobenswert sind allerdings die mit Stoff verkleideten A-Säulen und der Wegfall des Pianolacks im Bereich der Mittelkonsole. Stattdessen kommt an dieser Stelle nun matt-grauer Kunststoff zum Einsatz, der weniger anfällig für Fingerabdrücke und Kratzer ist.

Der Unterboden ist mit Ausnahme der Mitte sowie des hinteren Bereichs ordentlich verkleidet.

✗ Die Motorhaube wird nur durch einen schnöden Haltestab offengehalten – Gasdruckfedern wären hier die praktischere Lösung.

2,9 Alltagstauglichkeit

Die Akkugröße wurde im Rahmen der Modellüberarbeitung von 12,4 auf 17,2 kWh (brutto) vergrößert, wodurch der Astra im Elektromodus nun weiter kommt als bislang: Anstatt 60 schafft der Rüsselsheimer nun 75 km auf dem Rollenprüfstand des ADAC. Das ist aktuell nur noch ein durchschnittliches Ergebnis: Der Dauerrivale VW Golf kommt als eHybrid mit seinem 25,7 kWh großen Akku mit 140 km beinahe doppelt so weit. Am Tankinhalt hat sich mit 42 l nichts geändert. Im Hybridmodus mit leerer Batterie kommt der Kompaktwagen auf Basis des Testverbrauchs von 6,1 l/100 km rund 680 km weit. An einer 22-kW-Wallbox lässt sich der Akku mit dem serienmäßigen Onboard-Charger (einphasig, bis 7,4 kW) in rund zweieinhalb Stunden vollständig aufladen. An einer gewöhnlichen 11-kW-Wallbox, wie sie bei Privatleuten üblich ist, kann man hingegen nur mit 1 × 16 Ampere, also 3,7 kW, laden. Kurios: Opel gibt dem Astra PHEV ab Werk lediglich ein Mode-2-Ladekabel (einphasig, 3,7 kW) für die Haushaltssteckdose mit. Ein Mode-3-Ladekabel für das Laden an Wallboxen und öffentlichen AC-Ladesäulen kostet hingegen Aufpreis. In puncto Ladeleistung hat der Astra damit im Vergleich beispielsweise zum VW Golf deutlich das Nachsehen: Der Wolfsburger kann

nicht nur mit 11 kW AC laden, sondern besitzt zudem sogar einen CCS-Anschluss für das Laden mit Gleichstrom bei 50 kW.

Mit einem Wendekreis von 10,6 m zählt der Astra nicht zu den unhandlichsten Vertretern seiner Klasse. Die Fahrzeugbreite von 2,07 m inklusive Außenspiegeln erschwert jedoch das Rangieren in engen Parkhäusern und schmalen Stadtstraßen etwas. Die gemessene Zuladung von 476 kg fällt alltagstauglich aus und reicht auch für die Urlaubsfahrt mit vier Personen und Gepäck aus. Praktisch ist zudem die zulässige Dachlast von 80 kg, die den Transport einer Dachbox oder von Fahrrädern ermöglicht. Eine Dachreling gibt es allerdings nur für die Kombivariante Sports Tourer. Als Zugfahrzeug überzeugt der Astra Plug-in-Hybrid dagegen nur eingeschränkt. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst 1.380 kg und ungebremst 600 kg, womit er hinter vielen vergleichbaren Kompaktmodellen zurückbleibt. Die Stützlast von 75 kg fällt hingegen ausreichend hoch aus und ermöglicht die Nutzung von Fahrradträgern auf der Anhängerkupplung auch mit mehreren Fahrrädern.

✗ Für den Fall einer Reifenpanne ist der Astra Plug-in-Hybrid schlecht gerüstet: Ein Notrad ist nicht erhältlich, da die Batterie im Heck keinen Platz dafür lässt. Doch selbst für das obligatorische Reifenpannenset verlangen die Rüsselsheimer 50 Euro.

2,6 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht direkt einsehen. Nach hinten wird die Übersicht durch die vergleichsweise hohe Fensterunterkante eingeschränkt. Dadurch sind insbesondere niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug, etwa spielende Kinder oder niedrige Poller, schwerer zu erkennen. Insgesamt fällt die Karosserieübersichtlichkeit lediglich ausreichend aus, was auch der Rundumsichttest bestätigt. Vor allem die breiten Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht schräg nach rechts hinten. Positiv haben wir die weitgehend versenkbaren Kopfstützen registriert. Beim Blick nach vorn schränkt die große Gehäuseeinheit am Fuß des Innenspiegels, in der Kamera, Licht- und Regensensor untergebracht sind, das Sichtfeld ein. Insbesondere hoch angebrachte Ampeln werden dadurch mitunter teilweise verdeckt.

Ab der mittleren Ausstattungslinie "GS" besitzt der Astra einen automatisch abblendenden Innenspiegel, für die Außenspiegel ist diese bei Nachtfahrten sehr hilfreiche Funktion leider nicht erhältlich. Zudem vermissen wir einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel beim Blick nach hinten verkleinern könnte.



Die breiten C-Säulen schränken die Sicht stark ein. Gut gelöst: Die Kopfstützen lassen sich größtenteils versenken.

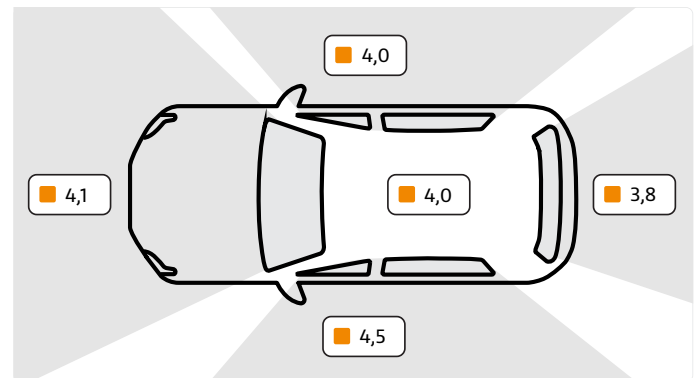
✓ In der Ultimate-Ausführung ist der Astra bereits ab Werk mit Parksensoren rundum sowie einer Rückfahrkamera samt Waschdüse ausgestattet. Kurios: Im Zuge der Modellüberarbeitung ist die Frontkamera unterhalb des Opel-Blitzes entfallen, weshalb der Astra kein 360-Grad-Kamerasystem mehr bietet. Ein Parkassistent ist wie bislang für den Rüsselsheimer nicht erhältlich.

Serienmäßig ist der Astra Ultimate mit Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das neue Lichtsystem bietet eine deutlich höhere Auflösung (25.600 LED-Elemente pro Scheinwerfer statt zuvor 84), dank der sich andere Verkehrsteilnehmer noch feiner aus dem Lichtkegel ausschneiden lassen. Die Fahrbahnausleuchtung ist insgesamt sehr gut, der Astra liegt hier im Konkurrenzumfeld mit an der Spitze. Der Lichtteppich ist homogen und hell, zudem wird er an die jeweilige Fahrsituation angepasst. Ein Abbiegelicht wie auch über die Matrix-Elemente umgesetztes Kurvenlicht sind ebenfalls mit dabei. Positiv: Die Rückleuchten sind standardmäßig aktiviert, wodurch der Astra beispielsweise auch dann gut zu sehen ist, wenn der Fahrer etwa bei Nebel vergessen hat, das Abblendlicht manuell einzuschalten. Apropos Nebel: Separate Nebelscheinwerfer hat das überarbeitete Modell nicht mehr zu bieten. Stattdessen wird im Nebelmodus die Leuchtweite reduziert und die Ausleuchtung des Nahbereichs verbreitert. Allerdings wird dieser Modus nur bei eingeschalteter Nebelschlussleuchte aktiviert.

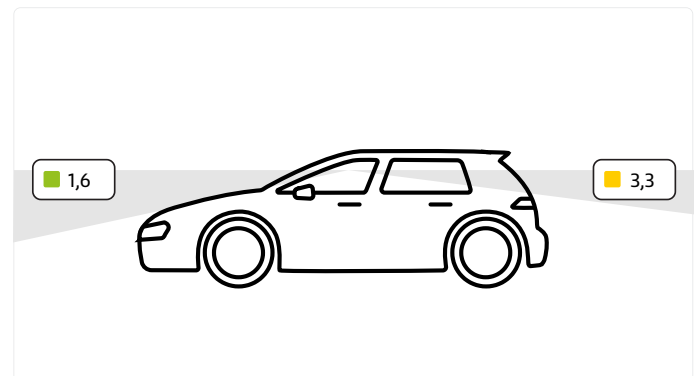
Ungewöhnlich für diese Fahrzeugklasse: Der Astra besitzt in die Frontwischer integrierte Waschdüsen, die das Wischwasser effektiver auf die Windschutzscheibe aufbringen. Leider bleibt auf der Fahrerseite ein recht breiter Steg ungewischt und schränkt bei Niederschlag die Sicht nach links etwas ein.

✗ Opel steckt viel Aufwand in die Lichtentwicklung und bietet mit den aktuellen LED-Scheinwerfern auch eines der besten Systeme in diesem Segment. Da passt es nicht ins Bild, dass die Rüsselsheimer keine Scheinwerferreinigungsanlage anbieten, die nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren könnte. Apropos Blendung: Die Blink- und Bremslichter in den Heckleuchten sind sehr klein dimensioniert und weisen dadurch eine hohe Lichtintensität auf, die vor allem bei Dunkel-

heit stark blenden kann. Dass hier das Design Vorrang vor dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer hatte, wird vor allem bei der dritten Bremsleuchte sichtbar, die nur als kleiner Streifen im Dachkantenspoiler ausgeführt ist.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn wie hinten insgesamt ausreichend bequem. Positiv fallen die vergleichsweise niedrigen Schweller auf, allerdings sind diese recht breit ausgeführt. Dadurch ist für das Ein- und Aussteigen ein etwas größerer Schritt erforderlich. Hinzu kommt, dass sich der Fahrersitz in der niedrigsten Position lediglich 43 cm über der Fahrbahn befindet. Großgewachsene Personen sollten beim Einsteigen jedoch auf die schräg verlaufende A-Säule achten. Im Fond erleichtern die weit öffnenden Türen den Zustieg. Die Dachlinie verläuft im hinteren Bereich ausreichend gerade, sodass die Kopffreiheit beim Einsteigen kaum eingeschränkt wird. Lediglich der etwas in den Einstiegsbereich hineinragende Radkasten erfordert etwas Aufmerksamkeit. Insgesamt bietet der Astra auf allen Plätzen einen guten Zustieg und leistet sich in diesem Kapitel keine nennenswerten Schwächen.

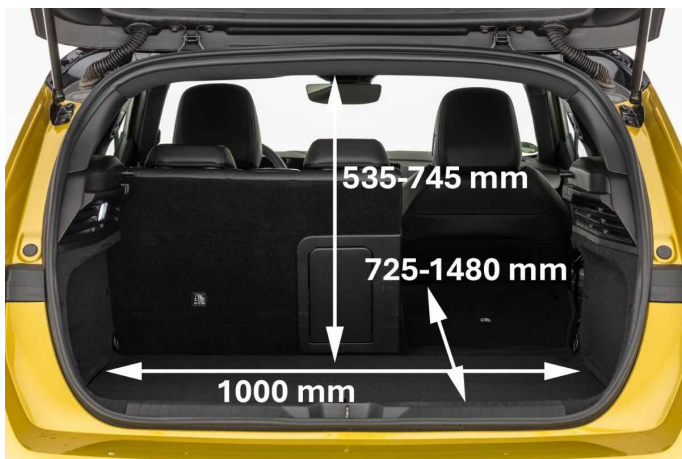
✗ Der Astra ist in der Ultimate-Ausführung mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Dieses verfügt zwar über einen Bewegungssensor und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrungen. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Der Astra besitzt je einen Sensor in den vorderen Türgriffen, mit denen sich das Fahrzeug schlüssellos ver- und entriegeln lässt. Zudem erkennt das

Keyless-System auf Wunsch die Annäherung an das Fahrzeug automatisch und entriegelt die Türen selbstständig. Beim Entfernen vom Fahrzeug wird der Astra ebenso automatisch wieder verriegelt. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,6 Kofferraum-Volumen

Da die Antriebsbatterie des Plug-in-Hybrids unter dem Kofferraumboden untergebracht ist, entfällt der bei anderen Astra-Varianten verfügbare variable Ladeboden. Entsprechend fällt das Ladeabteil merklich kleiner aus als bei den konventionell angetriebenen Modellen. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 240 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 345 l. Damit lassen sich sechs handelsübliche Getränkekisten unterbringen.

Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen wächst das Ladevolumen auf 625 l bis zur Fensterunterkante beziehungsweise auf 1.060 l bei Beladung bis zum Dach an.



Als Plug-in-Hybrid besitzt der Astra keinen höhenverstellbaren Ladeboden. In das Gepäckabteil gehen 240 bis 1.060 l hinein.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe wird manuell geöffnet und schwingt weit nach oben. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist dem Astra Sports Tourer vorbehalten. Mit einer Stehhöhe von 1,87 m öffnet die Heckklappe ausreichend hoch.

Die Ladekante liegt mit 70 cm über der Fahrbahn auf einem durchschnittlichen Niveau. Dahinter fällt der Ladeboden um vier Zentimeter ab, sodass beim Be- und Entladen eine kleine Stufe überwunden werden muss. Wird die Rücksitzlehne umgeklappt, entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche.

2,3 Innenraum

2,1 Bedienung

✓ Der Astra punktet mit einer insgesamt guten Bedienbarkeit. Die Einstellungen für Scheinwerfer, Sitze und Lenkrad sind schnell vorgenommen, die Erreichbarkeit der Hebel und

✗ Sehr große Personen müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss zu stoßen. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.



Der glattflächige Kofferraum lässt sich gut nutzen und bietet bei umgeklappten Lehnen eine nahezu ebene Ladefläche.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind beim Astra serienmäßig asymmetrisch im Verhältnis 60:40 geteilt. Die Entriegelung erfolgt über gut erreichbare Hebel oben an den Lehnen, sodass sich die Rückenlehnen einfach umklappen lassen. Beim Zurückklappen sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die äußeren Sicherheitsgurte in ihren Führungen verbleiben. Andernfalls können sie zwischen Lehne und Karosserie eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Lobenswert ist die serienmäßige Ladeluke in der Mitte, die beispielsweise den Transport von langen Gegenständen wie Skiern ermöglicht.

Die Variabilität des Gepäckraums fällt insgesamt überschaubar aus. Zusätzliche Ablagefächer für kleinere Gegenstände bietet der Kofferraum kaum. Es steht lediglich ein kleines Staufach unter dem Ladeboden zur Verfügung, das mit ca. 15 l Volumen jedoch sehr knapp bemessen ist. Selbst das serienmäßige Ladekabel lässt sich dort nur mit etwas Geschick unterbringen. Für weiteres Ladezubehör oder größere Utensilien bleibt kaum zusätzlicher Stauraum übrig.

Tasten bereitet keine Probleme. Zwei zehn Zoll große Displays dominieren das Cockpit. Eines dient als digitales Kombiinstrument, das andere als Touchscreen-Schnittstelle für das Infotainmentsystem. Erfreulich ist, dass Opel nicht wie manche andere Hersteller vollständig auf klassische Bedienelemente

verzichtet. So stehen beispielsweise für die Klimaregelung gut erreichbare Tasten und Wippschalter unterhalb des Zentraldisplays zur Verfügung. Für zahlreiche weitere Funktionen muss man allerdings den Weg über den Touchscreen nehmen. Die Bedienung funktioniert nach kurzer Eingewöhnung recht gut, die Menüstruktur wirkt aber nicht in allen Bereichen auf Anhieb selbsterklärend. So sind die Fahrzeugeinstellungen beispielsweise auf verschiedene Menüs verteilt.

Serienmäßig ist der Astra Ultimate mit einem Head-up-Display ausgestattet, das wichtige Fahrinformationen direkt in die Frontscheibe projiziert. Allerdings ist die Darstellung aufgrund der sichtbaren Verzerrungen nicht optimal. Praktisch gelöst ist die Einstellung der Projektionshöhe: Sie lässt sich über den Außenspiegel-Einsteller verändern, sodass dafür kein Untermenü im Infotainmentsystem aufgerufen werden muss.

Der gut funktionierende Sprachassistent kann nun auf die Unterstützung von ChatGPT zurückgreifen und damit auch Fragen beantworten, die über das Steuern von Fahrzeugfunktionen hinausgehen.

✗ Der Bordcomputer bietet keine Informationen ab dem letzten Tankstopp an, zudem fehlt die obligatorische Angabe zur Fahrzeit.

Opel legt dem Astra lediglich eine rund 30-seitige Schnellstartanleitung bei, die lediglich über die grundlegenden Fahrzeugfunktionen informiert. Eine ausführliche Bedienungsanleitung wäre nicht nur angesichts des enormen Funktionsumfangs wünschenswert.



Die Materialanmutung im Innenraum liegt auf üblichem Kompaktklasse-Niveau. Nach kurzer Eingewöhnung gelingt die Bedienung weitgehend problemlos – die separaten Tasten für die Klimatisierung sind dabei eine große Hilfe.

2,3 Multimedia

✓ Der Astra Ultimate punktet mit einer umfangreichen Konnektivitätsausstattung. Der Opel bringt ein Radio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie -Audiostreaming, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sowie ein Online-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformationen und Online-Kartenaktualisierungen mit.

Für Smartphones bietet der Astra eine induktive Ladeschale, die sich etwas tief in der Mittelkonsole befindet und während der Fahrt nicht optimal erreichbar ist. Darüber hinaus stehen vorn zwei USB-C-Anschlüsse zur Verfügung, hinten lediglich einer. Für den Plug-in-Hybrid besonders praktisch sind die über die MyOpel-App verfügbaren Remote-Funktionen. So lassen sich Ladezustand und Reichweite abrufen, Ladezeiten programmieren sowie die Vorklimatisierung des Innenraums steuern.

Das serienmäßige Lautsprechersystem umfasst lediglich sechs Lautsprecher, liefert aber einen ordentlichen Klang. Ein

höherwertiges Soundsystem wird für den aktuellen Astra jedoch nicht angeboten – hier haben die meisten Konkurrenten mehr zu bieten. Ebenfalls nicht verfügbar sind eine 230-Volt-Steckdose oder ein WLAN-Hotspot.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Das Platzangebot fällt in der ersten Reihe großzügig aus. Personen bis zwei Meter Körpergröße finden sowohl hinsichtlich der Bein- als auch der Kopffreiheit ausreichend Platz vor. Die Innenbreite von 1,42 m fällt klassenüblich aus und sorgt dafür, dass sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe kommen.

Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt ordentlich, ohne jedoch besondere Großzügigkeit zu vermitteln. Dies liegt auch am dunklen Dachhimmel sowie der recht hohen Seitenlinie. Optional ist ein Glasschiebedach erhältlich, das in der ersten Reihe mehr Licht in den Innenraum lässt. Die serienmäßige Ambientebeleuchtung lässt dem Fahrer die Wahl aus sieben Farben und sorgt bei Dunkelheit für eine bessere Tiefenwirkung des Innenraums.

2,9 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot weniger großzügig aus als auf den Vordersitzen, doch auch dort finden Erwachsene ausreichend Platz vor. Ist der Fahrersitz auf eine etwa 1,85 m große Person eingestellt, reichen die Bein- und Kopffreiheit hinten für Insassen bis rund 1,90 m Körpergröße aus. Die Innenbreite von 1,38 m ermöglicht zwei Erwachsenen eine angenehme Sitzposition nebeneinander. Zu dritt wird es, wie in dieser Fahrzeugklasse üblich, spürbar enger. Das subjektive Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und den dunklen Dachhimmel beeinträchtigt. Die Ambientebeleuchtung wird im Fond leider nicht fortgesetzt.



Im Fond finden bis zu 1,90 m große Mitfahrer Platz.

3,2 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums fällt wie bei einer Kompaktklassensine üblich durchschnittlich aus. Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig geteilt und lassen sich umklappen. Mehr Variabilität, etwa neigungsverstellbare Lehnen, hat die Rückbank nicht zu bieten.

Vorn geht das Ablagenangebot in Ordnung. Die Türfächer nehmen auch 1-Liter-Flaschen auf, das Handschuhfach fällt jedoch eher klein aus. Positiv ist dessen Filzauskleidung, eine Klimatisierung oder Abschließbarkeit bietet es allerdings nicht. Praktisch sind die Becherhalter in der Mittelkonsole, die Getränke mithilfe flexibler Halter sicher fixieren. Zudem findet sich mittig im Armaturenbrett ein zusätzliches Ablagefach, das auf den ersten Blick kaum auffällt. Auf ein separates Kleinteilefach links neben dem Lenkrad sowie einen Brillenhalter muss man dagegen verzichten.

Im Fond zeigt sich der Astra weniger spendabel. Die Türfächer fallen eher klein aus, 1-l-Flaschen lassen sich dort nicht unterbringen. Die Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne können nur genutzt werden, wenn die Rückbank nicht vollständig besetzt ist. Die Lehnentaschen sind nun oben angebracht. Sie sind daher nicht mehr so tief wie vor dem Facelift und können nur kleinere Gegenstände aufnehmen. Jackenhalter sucht man im Astra vergebens.

2,4 Komfort

2,9 Federung

Auch für den neuen Astra 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. Auch die Konstruktion der Achsen ist einfach gehalten: Vorn findet sich eine McPherson-Achse, hinten eine simple Verbundlenker-Konstruktion. Mit einer Mehrlenkerhinterachse könnte man bessere technische Voraussetzungen in Sachen Komfort schaffen.

Entscheidend ist am Ende aber natürlich immer, wie die Federn und Dämpfer abgestimmt sind. Durchgehend überzeugen kann der Astra dabei nicht. Während er Bodenwellen ordentlich verarbeitet, spricht das Fahrwerk auf kurze Anregungen wie Kanaldeckel oder Asphaltflicken an der Hinterachse etwas unwirsch an. Der Autobahnkomfort geht ebenfalls in Ordnung, auch wenn der Astra auf welliger Fahrbahn etwas ruhiger liegen könnte und tiefe Bodenwellen zu einer geringeren Vertikalbeschleunigung führen dürften. Ein aktueller Golf mit Mehrlenkerachse hinten und optionalen Adaptivdämpfern bietet im direkten Vergleich einen spürbar besseren Federungskomfort.

2,3 Sitze

✓ Ab der mittleren Ausstattungsstufe GS besitzt der Astra einen 10-fach verstellbaren Fahrersitz, bei dem sich beispielsweise die Sitzfläche in der Neigung sowie in der Länge anpassen lässt. Auch eine elektrische Lendenwirbelstütze gehört zum Serienumfang. Gegen Aufpreis verfügt auch der sechsfach verstellbare Beifahrersitz (Länge, Höhe und Lehnenneigung) über diese Einstellmöglichkeiten. Zusätzlich ist der Fahrersitz dann auch elektrisch verstellbar inklusive Memory-Funktion und beide Sitze verfügen über eine Massagefunktion, die Sitzfläche und Lehne umfasst. Die Sitze sind straff, aber bequem gepolstert und bieten einen guten Langstreckenkomfort. Positiv vermerken wir die höhenverstellbaren Gurte sowie die nicht nur in Höhe, sondern auch in Längsrichtung verstellbaren Kopfstützen. Gerade bei längeren Fahrten stören hingegen die Armauflagen in den Türen, die nur dünn gepolstert sind.

Der Sitzkomfort auf der ordentlich konturierten und bequem gepolsterten Rückbank entspricht dem Klassenstandard. Als "Ultimate" ist der Astra mit einer Mittelarmlehne hinten ausgestattet, die Armauflagen in den Türen sind jedoch auch hier nur dünn gepolstert und damit unbequem. Die Beine sind etwas stärker angewinkelt.

2,6 Innengeräusch

Bei Tempo 130 liegt der gemessene Innengeräuschpegel bei 67,0 dB(A) und damit auf einem guten Niveau für die Kompaktklasse. Die vorderen Scheiben sind als Verbundglas ausgeführt.

2,0 Antrieb

1,4 Fahrleistungen

Bislang waren für den Astra zwei Leistungsstufen für den Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 180 bzw. 225 PS erhältlich. Nach der Modellüberarbeitung ist nur noch die getestete Variante verfügbar.

✓ Der 1,6-Liter-Turbobenziner des Astra Plug-in-Hybrid leistet 110 kW/150 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 250 Nm bereit. Der Elektromotor leistet nach der Modellüberarbeitung mit 92 kW/125 PS etwas mehr (plus 11 kW/15 PS). Gemeinsam entwickelt das Antriebssystem eine Systemleistung von 144 kW/196 PS sowie ein maximales Drehmoment von 360 Nm.

Arbeiten beide Motoren zusammen, bietet der Astra sehr gute Fahrleistungen. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,1 s, von 80 auf 120 km/h vergehen lediglich 4,7 s. Opel gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,6 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 225 km/h an. Sorgt der E-Motor für den alleinigen Vortrieb, geht es deutlich gemüthlicher voran: Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt

Der Antrieb hält sich im Alltagsbetrieb angenehm im Hintergrund. Der 1,6-Liter-Turbobenziner läuft bei moderater Last kultiviert und wird erst bei hohen Drehzahlen sowie unter starker Beschleunigung deutlicher wahrnehmbar. Auf der Autobahn rückt das Motorgeräusch weitgehend in den Hintergrund. Dann werden vor allem Wind- und Abrollgeräusche wahrgenommen, die insgesamt jedoch nicht unangenehm auffallen. Im Elektromodus bietet der Astra innerorts, wo der Antrieb die Akustik dominiert, einen sehr guten Geräuschkomfort.

1,9 Klimatisierung

✓ Im Astra hat man stets eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik zur Verfügung. Sie bietet eine gemeinsame, frei wählbare Luftverteilung sowie drei Intensitätsstufen für den Automatikmodus. Lenkrad und Vordersitze sind in der Ultimate-Ausführung beheizbar. Im Zuge der Modellüberarbeitung hat Opel die Optionen Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze gestrichen.

Für die kalte Jahreszeit ist der Astra Hybrid Ultimate dank der serienmäßig beheizbaren Frontscheibe via feiner Heizdrähte sowie der Standklimatisierung bestens gerüstet. Getönte Scheiben ab der B-Säule schützen vor zu starker Sonneneinstrahlung, ausfahrbare Jalousien hat der Rüsselsheimer hingegen nicht zu bieten.

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

der Astra 6,6 s, die elektrische Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h.

2,2 Laufkultur

✓ Der 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner arbeitet insgesamt kultiviert und überzeugt mit einer guten Laufruhe. Vibrationen bleiben im Alltagsbetrieb weitgehend aus. Erst bei höheren Drehzahlen tritt der Verbrennungsmotor akustisch stärker in den Vordergrund, zudem sind dann leichte Schwingungen im Innenraum spürbar. Auch bei niedrigen Drehzahlen bleibt das Antriebsaggregat angenehm zurückhaltend; störendes Dröhnen tritt kaum auf.

Dank der elektrischen Unterstützung reagiert der Astra im Hybridmodus recht spontan auf Gaspedalbefehle und setzt Leistungsanforderungen ohne spürbare Verzögerung um. Die Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor sorgt dabei für einen souveränen und durchzugsstarken Gesamteindruck.

✗ Kurioserweise fällt der Astra ausgerechnet im Elektromodus mit einer deutlich spürbaren Verzögerung auf Fahrpedalbefehle auf, was besonders im unteren Geschwindigkeitsbereich störend ist.

2,6 Getriebe

✓ Während das Vorfacelift-Modell mit einer 8-Stufen-Automatik ausgerüstet war, setzt Opel im Astra Plug-in-Hybrid nun auf ein siebenstufiges Doppelkupplungsgetriebe, in das der E-Motor integriert ist. Die Schaltstrategie geht weitgehend in Ordnung, auch wenn das Getriebe spontaner auf Gaspedalbefehle reagieren dürfte und insbesondere die drehzahlensenkende siebte Fahrstufe nur zögerlich einlegt. Hier ist die manuelle Eingriffsmöglichkeit mithilfe der serienmäßigen Schaltwippen durchaus nützlich.

Der Schaltkomfort ist insgesamt gut, ein Rucken während des Schaltvorgangs ist nicht zu spüren. Vernehmbar sind hingegen vor allem im Elektromodus deutliche Zugkraftunterbrechungen, die entfernt an ein automatisiertes Schaltgetriebe erinnern und für ein Doppelkupplungsgetriebe eher untypisch sind.

Für die Energierückgewinnung stehen die Fahrstufen D und B zur Verfügung. Während in Stellung D nur eine geringe Rekuperation erfolgt und das Fahrzeug nahezu segeln kann, erhöht der B-Modus die Bremswirkung des Elektromotors spürbar. Opel spricht in diesem Zusammenhang von einem "Ein-Pedal-Betrieb", was irreführend ist, da der Plug-in-Hybrid auch in Fahrstufe "B" im Schubbetrieb nicht selbsttätig zum Stehen kommt. Eine adaptive Rekuperation bietet der Astra ebenfalls nicht.

Anstelle einer Autohold-Funktion, wie sie die meisten Konkurrenten besitzen, verfügt der Opel lediglich über eine Berganfahrhilfe.

✗ Beim Anfahren und Rangieren macht sich das giftige und gleichzeitig verzögerte Ansprechen negativ bemerkbar und hat zur Folge, dass man hier sehr sensibel mit dem rechten Pedal umgehen muss.

2,3 Fahreigenschaften

2,1 Fahrstabilität

✓ Der Astra überzeugt auch als Plug-in-Hybrid mit einem sicheren und gut beherrschbaren Fahrverhalten. Im ADAC-Ausweichtest absolviert er das anspruchsvolle Fahrmanöver problemlos und stellt den Fahrer auch dank des effektiv regelnden Stabilitätsprogramms vor keine allzu großen Herausforderungen. Versucht man, den Kompaktwagen mit geringeren Lenkwinkeln möglichst zügig durch den Hütchenparcours zu dirigieren, lassen sich dank der recht griffigen Vorderachse und der dezenten Übersteuerneigung des Hecks erstaunlich hohe Durchfahrtschwindigkeiten realisieren.

Die Fahrstabilität rangiert insgesamt auf einem guten Niveau. Spurrinnen beeinflussen die Fahrtrichtung nur geringfügig, der Geradeauslauf ist auch im oberen Geschwindigkeitsbereich tadellos. Auch auf plötzliche Lastwechsel reagiert der Opel recht gutmütig. Treibt man es zu bunt, greift das ESP energisch ein und bringt das auskeilende Heck wieder auf Kurs.

Auf kurvigen Landstraßen zeigt sich der Astra ebenfalls ausgewogen abgestimmt. Zwar wirkt er weniger handlich als einige Wettbewerber, ermöglicht aber durchaus beachtliche Kurvengeschwindigkeiten. Mit etwas Eingewöhnung und einer sauberen Linienwahl lässt sich der Opel mühelos flott bewegen. Das Fahrverhalten bleibt stets vorhersehbar und sicher.

2,3 Lenkung

✓ Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist den Ingenieuren gut gelungen. Sie ist eher leichtgängig, was je nach Fahrernaturell besser oder schlechter passt. Leider bietet der Astra keine Möglichkeit, die Lenkkraftunterstützung anzupassen. 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.

Von Anschlag zu Anschlag benötigt man drei Lenkradumdrehungen – der erforderliche Lenkwinkelbedarf ist damit besonders innerorts etwas erhöht.

2,6 Bremse

✓ Bei der Bremsprüfung schneidet der Astra Hybrid zufriedenstellend ab. 36,1 m benötigt der Rüsselheimer (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen.

✗ Die Dosierbarkeit der Bremse lässt zu wünschen übrig. Das Bremspedal spricht giftig an und lässt zudem einen klar definierten Druckpunkt vermissen.

2,5 Sicherheit

2,1 Aktive Sicherheit

✓ Der Astra verfügt bereits serienmäßig über eine umfangreiche Ausstattung an Assistenzsystemen, in der Ultimate-Ausführung sind alle verfügbaren Assistenten ab Werk an Bord. Dazu zählen unter anderem ein Notbremsystem samt Kollisions- und Abstandswarner sowie ein Spurwechselwarner

samt Querverkehrserkennung – leider warnt dieser lediglich bei einem querenden Fahrzeug, kann aber keine Bremsung einleiten. Zudem besitzt der Kompaktwagen eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) samt Stop&Go-Funktion, die den Abstand zum Vordermann regelt und bis 180 km/h arbeitet. Der Spurassistent kann das Fahrzeug in Kombination mit dem ACC innerhalb der Fahrspur zentrieren.

Neu ist die Kamera an der linken A-Säule, die die Aufmerksamkeit des Fahrers überwacht und ihn warnt, falls er den Blick von der Fahrbahn abwendet. Im Gegensatz zu manch anderem Fahrzeug arbeitet das System im Astra nicht zu übereifrig. Dennoch bietet der Rüsselsheimer die praktische Möglichkeit, dieses und andere Systeme wie etwa die Geschwindigkeitswarnung mit einem Tastendruck auszuschalten.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung

 Insassenschutzsystem proaktiv

 Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,6 Passive Sicherheit

✓ Im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreicht der Astra vier von fünf Sternen (Test: 05/2022). Zur serienmäßigen Sicherheitsausstattung zählen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags. Einen Mittellairbag hat der Opel ebenso wenig zu bieten wie Knieairbags oder Seitenairbags für die äußeren Fondplätze.

Die vorderen Kopfstützen bieten auch groß gewachsenen Personen bis 1,90 m einen guten Schutz bei Heckkollisionen und reduzieren damit das Risiko eines Schleudertraumas. Die hinteren Kopfstützen reichen dagegen lediglich für bis zu 1,70 m große Mitfahrer aus und bieten sehr großen Insassen nur einen eingeschränkten Schutz.

Der Astra ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Risiko von Folgeunfällen reduziert.

✗ Die mittlere Kopfstütze im Fond lässt sich nicht so weit ausziehen wie die beiden äußeren Exemplare und bietet dadurch großen Insassen nur eine eingeschränkte Schutzfunktion. Ein Trennnetz oder Trenngitter zur Sicherung der Ladung ist für die Schrägheckvariante nicht erhältlich.

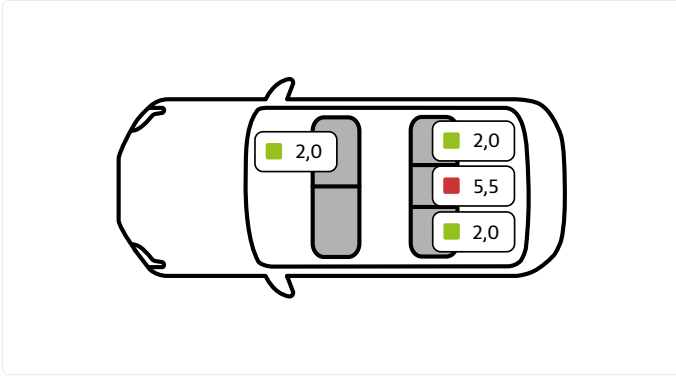
2,4 Kindersicherheit

✓ Der Astra erzielt im Euro NCAP-Crashtest für die Kindersicherheit mit 82 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung können auf allen drei Rücksitzplätzen sowie auf dem Beifahrersitz Kindersitze verschiedener Altersklassen befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, sodass dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze verwendet werden können.

Auf den äußeren Rücksitzplätzen gehören Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe und Top-Tether-Verankerungen zur Serienausstattung. Allerdings sind die Isofix-Haken ungünstig hinter einem Reißverschluss unter dem Polster versteckt und dort schlecht zu erreichen. Die Montage von Kindersitzen gelingt auch dank der großen Türöffnungen problemlos.

✗ 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 lagestabil befestigen.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

3,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Im Euro NCAP-Test zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer erzielt der Astra lediglich 67 Prozent der erreichbaren Punkte – ein mäßiges Ergebnis. Die Gestaltung der Frontpartie bietet Fußgängern und Radfahrern bei einer Kollision nur einen durchschnittlichen Schutz. Zur Serienausstattung gehört ein Notbremsassistent mit Fußgänger- und nun Radfahrererkennung, der Kollisionen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern verhindern oder zumindest deren Folgen abmildern soll.

2,6 Umwelt

2,8 Verbrauch

Plug-in-Hybride können ihre Verbrauchsvorteile nur dann ausspielen, wenn die Batterie regelmäßig geladen und ein möglichst großer Teil der Fahrstrecke elektrisch zurückgelegt wird. Wer überwiegend lange Strecken fährt oder nur selten eine Lademöglichkeit nutzen kann, profitiert von der aufwendigen Hybridtechnik dagegen deutlich weniger.

Startet der Astra mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus der ADAC-Verbrauchsmessung rund 75 km rein elektrische Reichweite möglich, bevor sich der Verbrennungsmotor zuschaltet. Opel gibt eine elektrische Reichweite gemäß WLTP-Zyklus von bis zu 84 km an. Bei zurückhaltender Fahrweise und günstigen äußeren Bedingungen ist dieser Wert durchaus erreichbar. Der reine Stromverbrauch liegt bei 23,0 kWh pro 100 km einschließlich Ladeverlusten. Damit zählt der Astra nicht zu den sparsamsten Plug-in-Hybriden seiner Leistungsklasse, bewegt sich aber auf einem akzeptablen Niveau.

Wird die Batterie nicht genutzt beziehungsweise ihr Ladezustand gehalten, ergibt sich im Hybridbetrieb ein Kraftstoffverbrauch von rund 6,1 l Super pro 100 km. Für den kombinierten Verbrauch wird in der ADAC Verbrauchsmessung eine Strecke von 150 km angesetzt. Auf diesem Weg ergibt sich insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 kWh und 4,4 l pro 100 km.

1,9 Umwelteinfluss

✓ Der Astra gehört mit einer Länge von 4,37 m zu den kompakteren Vertretern der unteren Mittelklasse. Auch die Breite von 1,86 m ohne Außenspiegel bleibt überschaubar, wodurch das Fahrzeug im Alltag angenehm handlich ist. Die Verkehrsfläche beträgt rund 8,1 m² und fällt damit für heutige Verhältnisse vergleichsweise gering aus. Das Leergewicht des Astra Plug-in-Hybrid liegt bei rund 1,6 t und ist damit trotz der zusätzlichen Hybridtechnik noch vergleichsweise moderat.

Positiv fällt zudem das geringe Vorbeifahrgeräusch auf. Mit lediglich 65 dB(A) zählt der Astra zu den leisesten Fahrzeugen seines Segments.

2,7 Autokosten

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 44.630 Euro zählt der Astra Plug-in-Hybrid in der Ausstattung Ultimate nicht zu den günstigen Vertretern seiner Klasse. Der direkt vergleichbare VW Golf 1.5 eHybrid Style kostet trotz deutlich größerem Akku und des zusätzlichen CCS-Ladeanschlusses nur rund 1.500 Euro mehr. Der Rüsselsheimer bringt in der Topversion eine recht umfangreiche Serienausstattung mit. Dazu gehören unter anderem LED-Matrixscheinwerfer, das Assistenzpaket Intelli-Drive 1.0, ein Navigationssystem und ein Head-up-Display sowie zahlreiche weitere Komfortfunktionen. Die Unterhaltskosten fallen nicht zu hoch aus. Die Kfz-Steuer beträgt lediglich 32 Euro/Jahr, zudem sind die Versicherungseinstufungen nicht allzu ungünstig.

Zur Inspektion muss der Astra Plug-in-Hybrid alle 25.000 km bzw. 12 Monate (je nachdem, was zuerst eintritt), was insbesondere für Wenigfahrer ungünstig ist. Immerhin muss das Motoröl nur alle 25.000 km bzw. 24 Monate gewechselt werden – viele Plug-in-Hybride verlangen einen jährlichen Ölwechsel. Das nasslaufende Doppelkupplungsgetriebe verlangt alle 100.000 km nach einem Ölwechsel.

Opel gewährt auf das Fahrzeug eine zweijährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung und auf die Antriebsbatterie eine Garantie von acht Jahren beziehungsweise 160.000 km. Dabei wird eine Mindestkapazität von 70 Prozent zugesichert. Zudem bietet Opel verschiedene FlexCare-Service- und Garantiepakete zur Verlängerung des Garantie- und Wartungsschutzes an.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Astra 1.2 DI Turbo Hybrid 48V Edition eDCT	Astra 1.6 Turbo Hybrid Edition eDCT	Astra 1.5 Diesel Edition Automatik	Astra Electric Edition
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1498	-/-
Leistung [kW (PS)]	107 (145)	144 (196)	96 (130)	115 (156)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	100	110	-	62
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	360/1750	300/1750	270/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	209	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,9 l S	2,2 l S 12,6 kWh	4,9 l D	15,3 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)		14,0 (n)		55,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	109	49	130	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/21	15/21/22	16/21/22	14/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	52	32	215	62
Preis [Euro]	33.390	38.860	35.040	38.290

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Hubraum	1.598 ccm
Leistung	144 kW/196 PS
Maximales Drehmoment	360 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,2 l
CO ₂ -Ausstoß	49 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.374/1.859/1.472 mm
Leergewicht/Zuladung	1.682/438 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310/1.236 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.380 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	17,0/14,0 kWh
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Rüsselsheim

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,1 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße	225/40 R18 92Y
Reifen	Michelin Primacy 4
Wendekreis	10,6 m
Autotest-Verbrauch	6,1 kWh + 4,4 l/100 km
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.644/476 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240 l/625/1.060 l

Kosten

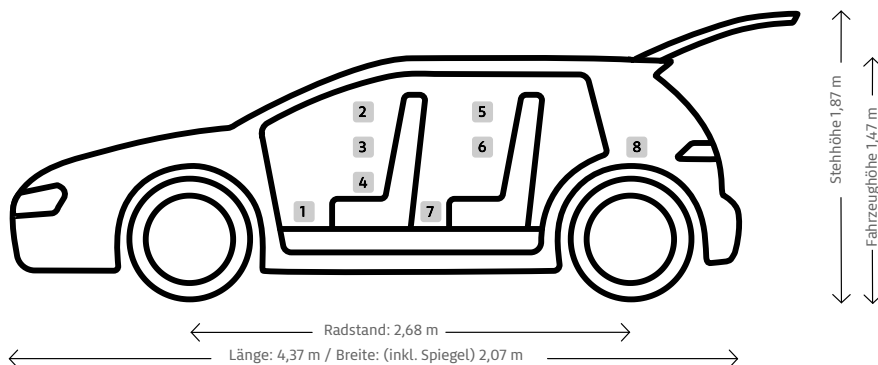
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	142 Euro
Fixkosten	139 Euro
Werkstattkosten	123 Euro
Wertverlust	506 Euro
Monatliche Gesamtkosten	909 Euro
Steuer pro Jahr	32 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/22
Basispreis getestete Variante	44.630 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 29.01.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.930 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	6.835 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	MHW1.34.62.10

- 1 Beinfreiheit vorn bis 2,00 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,04 m Person
- 3 Innenbreite vorn 142 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 43 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,89 m Person
- 6 Innenbreite hinten 138 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,87 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 240 - 1.060 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-/Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	1.250 Euro°
Lordosenstütze links/rechts	Serie/1.250 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	775 Euro
Metalliclackierung	750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,5
Autokosten	2,7
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,8
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	2,9
Licht und Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	3,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	2,3
Bedienung	2,1
Multimedia	2,3
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	2,9
Innenraum-Variabilität	3,2
Komfort	2,4
Federung	2,9
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	1,9
Antrieb	2,0
Fahrleistungen	1,4
Laufkultur	2,2
Getriebe	2,6
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	2,3
Bremse	2,6
Sicherheit	2,5
Aktive Sicherheit	2,1
Passive Sicherheit	2,6
Kindersicherheit	2,4
Sicherheit ungeschützte Personen	3,6
Umwelt	2,6
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	1,9

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

Bildergalerie

