



Opel Astra 1.6 Turbo Hybrid Business Elegance Automatik

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (133 kW / 180 PS)

Der Astra in seiner siebten Generation kam erst diesen Sommer auf den Markt und steht auf der gleichen Plattform des Mutterkonzerns Stellantis wie etwa die schon länger erhältlichen Schwestermodelle Peugeot 308 und DS Automobiles DS 4. Auch die Antriebe sind dementsprechend aus Fahrzeugen anderer Marken bereits bekannt. Das gilt ebenso für den hier getesteten Plugin-Hybrid, bestehend aus einem 1,6 Liter großen Turbobenziner und einem Elektromotor, die gemeinsam die Vorderräder antreiben. Der Elektromotor zieht seine Energie aus einer 12,4 kWh "großen" Batterie, für deren Vollladung wir im Test an einer Wallbox samt Ladeverlusten 12,6 kWh benötigten. Ist die Batterie vollgeladen, kommt man damit rein elektrisch etwa 60 km weit, bevor der Benziner anspringt und für weitere rund 650 km Reichweite sorgt. Ob der Steckdosen-Hybrid Sinn macht, muss jeder für sich entscheiden - wer zuhause "grünen" Strom wie etwa von einer Photovoltaikanlage zur Verfügung hat, kann die meisten Alltagsfahrten mit "reinem" Gewissen absolvieren und hat für längere Fahrten noch den Benziner zur Hand, der ohnehin annehmbar sparsam läuft. Zudem hat Opel eine gute Abgasreinigung verbaut. Optik und Anmutung sowie Platzangebot sind absolut konkurrenzfähig, insofern ist der Astra für Kaufinteressenten in Kompaktklasse definitiv einen Blick wert. Über den Preis drängt sich der kompakte Opel aber nicht in den Vordergrund, die vernünftig ausgestattete Ausstattungslinie Business Elegance kostet in Verbindung mit dem Plugin-Antrieb mindestens 38.650 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Leon 1.4 e-HYBRID, Mercedes-Benz A 250 e, Peugeot 308 1.6 Hybrid, Renault Mégane E-TECH Plug-In.

- ⊕ großzügiges Raumangebot vorn, vier Sterne im ADAC Ecotest, kultivierter Antrieb
- ⊖ kein echtes Kurvenlicht erhältlich, mäßige Bewertung des Fußgängerschutzes bei den Crashtests, für Business Elegance sind viele Ausstattungen nicht verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von nur 10,6 m und einer eher ausladenden Fahrzeugbreite von 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der Astra durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung fällt beim Testwagen mit 500 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast in Höhe von 80 kg. Als Zugfahrzeug tut sich der Rüsselsheimer nicht gerade hervor: Die Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt mittelmäßige 1.450 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 750 kg wiegen. Die Stützlast beträgt ordentliche 75 kg. Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Plug-in-Hybrid bei etwa 60 km - Opel gibt in den technischen Daten die elektrische Reichweite mit bis zu 67 km an. Dafür muss man den Opel aber eher streicheln, am besten innerorts. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 42 l-Tankfüllung gut 655 km weit, da man dann laut Ecotest-Messungen 6,4 l Super auf 100 km braucht. Das Aufladen der Batterie (Kapazität laut Hersteller: 12,4 kWh) dauert bei 3,6 kW Ladeleistung nicht ganz vier Stunden - der Opel Astra PHEV kann serienmäßig leider nur einphasig bis 16 A geladen werden. Optional bekommt man einen Onboard-Charger, der einphasig bis 32 A verträgt - dann

2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugfront lässt sich aufgrund der stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen, 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 nicht gut 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.

⊕ Der neue Astra ist karosserieeitig 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 und senkt durch die glattflächige Gestaltung den Fahrwiderstand.

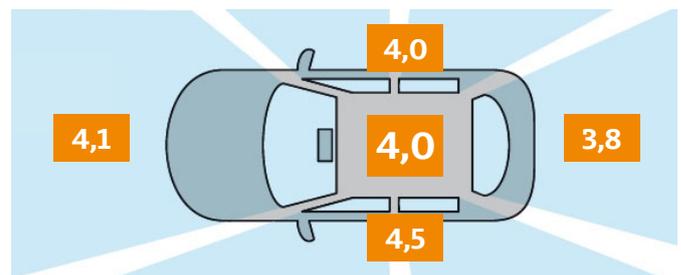
⊖ Die Motorhaube wird nur durch einen schnöden Haltestab offengehalten - Gasdruckfedern wären hier die wertigere und bei weitem praktischere Lösung.

halbiert sich die Ladedauer in etwa, wenn man die 7,4 kW ausreizen kann. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,6 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Mode-2-Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist serienmäßig dabei, ein Mode-2-Kabel für die Wall Box oder das öffentliche Laden muss man für 250 Euro extra kaufen. Tipp für Sparfüchse mit dem Blick fürs Detail: Ordert man das Kabel nicht direkt bei der Fahrzeugkonfiguration, sondern kauft es im Opel-Zubehör, dann kostet es einen Euro weniger. Um alle Eventualitäten zu erschlagen, gibt es für knapp 1.000 Euro auch noch ein Universal-ladegerät, das dreiphasig von 1,8 bis 22 kW abdeckt und an Wallboxen, Haushalts- sowie Industriesteckdosen angeschlossen werden kann.

⊖ Ein Notrad gibt es für den Astra PHEV nicht, da die Batterie im Heck keinen Platz dafür lässt.

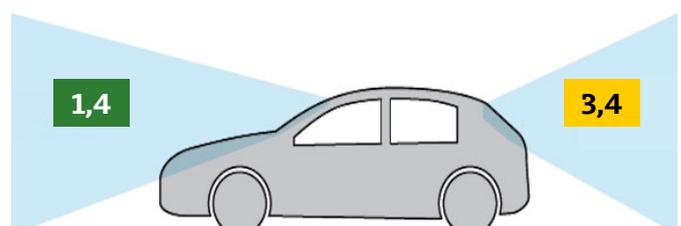
Rundumsicht

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.



⊕ Der Astra Business Elegance hat serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera mit Weitwinkelfunktion an Bord, die das Rangieren erleichtern. Das 360-Grad-Kamerasystem ist für diese Ausstattungsvariante aber nicht erhältlich. Genausowenig gibt es für den Business Elegance die Intellilux-LED-Scheinwerfer. 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. Der getestete Business Elegance hat eine einfachere Art der LED-Scheinwerfer an Bord. Diese bieten keine Sonderfunktionen wie die Intellilux-Scheinwerfer, aber schon einen statischen Fernlicht-

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten zufriedenstellend bequem. Der Schweller ist eher niedrig, 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. Hinten sind die Türen bis auf den Fußraumbereich recht breit und die Dachlinie gerade, nur der etwas in den Einstiegsbereich ragende Radkasten verlangt Aufmerksamkeit beim Einsteigen.

3,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Für den Astra Hybrid ist der variable Kofferraumboden nicht verfügbar, da der Akku unter dem Kofferraumboden verbaut ist. Die sich ergebende Höhe des Kofferraumbodens liegt zwischen den beiden mit dem variablen Kofferraumboden möglichen Stellungen. Bis zur Kofferraumabdeckung finden 260 l Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 365 l oder bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 645 l und bei dachhoher Beladung bei 1.080 l.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu öffnende Heckklappe öffnet weit nach oben, sodass auch Personen bis knapp 1,90 Meter Größe nicht Gefahr laufen, sich den Kopf daran zu stoßen. Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es nur für die Kombivariante. Mit 70 cm ist die Ladekante nicht besonders hoch. Der Kofferraumboden

Assistenten. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist die Funktion nicht verfügbar. Rückleuchten in LED-Technik sind serienmäßig.



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

⊖ 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.



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

liegt beim Hybrid 9 cm unter der Ladekante. Legt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine Stufe in der Ladefläche.

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

2,8 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig ist der Astra mit einer asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne ausgestattet. Diese werden über Hebel an der Lehne entriegelt und sind einfach umzuklappen. Man muss aber darauf achten, die Gurte der äußeren Plätze in ihren Führungen bleiben, da sie sonst beim Wiederaufstellen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden können. Seitenfächer für Kleinkram findet man nicht im Kofferraum, hat aber unter dem Kofferraumboden etwas Stauraum zur Verfügung. Leider reicht dieser nur mit einigem Geschick aus, um das Ladekabel unterzubringen.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Zwei zehn Zoll große Displays dominieren das Cockpit. Eines stellt das Kombiinstrument dar, das andere ist die Touchscreen-Schnittstelle für das Infotainmentsystem. Die Darstellung der relevanten Daten im Kombiinstrument lässt sich nur in engen Grenzen individualisieren, zudem wirkt das Layout im Kombiinstrument etwas uninspiriert. Vielleicht lässt es sich auch als bewusst simplifizierte Gestaltung bezeichnen, aber uns Testern kam es zu trist vor. Schön ist aber, 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 Head-up-Display gibt es nicht für den Astra Business Elegance. Aus vorherigen Tests wissen wir: Es nutzt zwar löblicherweise die Frontscheibe als Projektionsfläche, die Darstellung ist aber deutlich verzerrt.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit analogen AM-/FM- Empfang und DAB ist in allen Astras serienmäßig, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Bluetooth-Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto - beides funktioniert auch kabellos. Damit ist man schon gut aufgestellt und braucht nicht unbedingt das beim Business Elegance serienmäßige Navigationssystem, das auf TOMTOM basiert und Echtzeit-Verkehrsanzeige sowie



Immerhin liegt die Ladekante mit etwa 69 cm auf einer noch angenehmen Höhe.

⊕ Die Einstellungen für die Scheinwerfer, Sitze und Lenkrad sind schnell vorgenommen, die Erreichbarkeit der Hebel und Tasten stellt nicht vor Probleme.



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung im Innenraum liegen im Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse. Die Bedienung ist nach kurzer Eingewöhnungszeit weitgehend funktionell, an der Menüstruktur des Infotainmentsystems könnte man allerdings noch etwas feilen.

Online-Kartenaktualisierungen bietet. Ohne Aufpreis gibt es zudem eine induktive Ladeschale. Die serienmäßigen Opel ConnectServices bieten den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen.

⊖ Einen CD-Player bietet Opel - wie inzwischen leider üblich - nicht an.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Wer gern weit unten sitzt, freut sich über die Astra-Vordersitze, die sich sehr tief einstellen lassen. Auch deshalb fällt die Kopffreiheit geradezu opulent aus und schränkt selbst Personen mit 2,1 Metern Körpergröße nicht ein. Auch in Längsrichtung lassen sich die Sitze weit verstellen. So finden bei ganz zurückgeschobenen Sitzen gut zwei Meter große

Personen bequem Platz. Dank der vernünftigen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht ungewollt zu nahe. Das Raumgefühl wirkt großzügig. Das ansonsten für den Astra erhältliche Glasschiebedach gibt es für den Business Elegance nicht - es würde noch etwas mehr Licht ins Fahrzeug lassen.

2,7 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond geht es nicht ganz so geräumig zu wie vorn - dennoch sitzt man zumindest zu zweit ohne Platzprobleme. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reichen die Bein- und Kopffreiheit für 1,90 m große Insassen. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie eingeschränkt.



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

2,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagemöglichkeiten tut sich der Astra nicht überdurchschnittlich hervor. Zwar finden in den vorderen Türfächern auch größere Flaschen Platz, doch sowohl das mit Filz ausgekleidete Handschuhfach als auch das Fach unter der Mittelarmlehne sind nicht sonderlich groß. Zwei Becher oder kleine Flaschen bekommt man in der Mittelkonsole unter, dort werden sie von flexiblen Haltern sicher geklemmt. Anders bei den Astra-Versionen mit Handschaltgetriebe, dort sind die Becherhalter simpler ausgeführt. 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. 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.

2,6 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, 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. Durchgehend überzeugen kann der Astra L dabei nicht. Auf Bodenwellen ist er zunächst oft komfortabel bis leicht schaukelnd unterwegs, spricht dann auf kurze Anregungen wie Kanaldeckel oder Asphaltflicken aber etwas unwirsch an. Insgesamt ein Fahrwerk, mit dem man im Alltag klar kommt - aber kein Kaufargument. Ein aktueller Golf mit Mehrlenkerachse hinten und optionalen Adaptivdämpfern bietet einen spürbar besseren Federungskomfort.

2,3 Sitze

⊕ Der Astra Business Elegance kommt immer mit AGR-zertifizierten Komfortsitzen. Der Fahrersitz ist dabei in Höhe, Weite und Neigung einstellbar, zudem ist die Sitzfläche verlängerbar und die Lednerwirbelstütze kann vierfach eingestellt werden. Optional wird auch vorn rechts der selbe Sitz verbaut. Serienmäßig ist beim Beifahrersitz die Sitzflächenneigung und Lordosenstütze nicht einstellbar und auch die Sitzfläche nicht verlängerbar. Man sitzt richtig gut in der ersten Astra-Reihe, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten sorgen dafür, dass wohl jeder seine

gewünschte Position findet. Auf der wenigstens einigermaßen konturierten Rückbank sitzt man klassenüblich, durchaus aber auch auf längeren Fahrten bequem genug.

⊖ Die sehr dünn gepolsterte Armauflage vorn in den Türen fällt auf der Langstrecke als wenig komfortabel auf. Für den Business Elegance gibt es keine elektrisch verstellbaren Sitze, dementsprechend auch keine Memory-Funktion. Auch die Massagefunktion gibt es nur für andere Ausstattungen.

3,3 Innengeräusch

Bei konstanten 130 km/h messen wir im Innenraum das Astra Hybrid einen Schallpegel von 69,4 dB(A), das ist auch in der Kompaktklasse ein nur mittelmäßiger Wert. Der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird

nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen. Bei gleichmäßiger Autobahnfahrt tritt der Antrieb aber in den Hintergrund, dort dominiert das Rauschen des Fahrtwinds.

2,2 Klimatisierung

Im Astra hat man stets eine Zweizonen-Klimaatomatik zur Verfügung. Sie bietet eine für beide Seiten gemeinsame, aber freie Wahl der Luftverteilung, eine regelbare Klimatisierungsintensität und einen manuellen Umluftmodus. Lenkrad und Vordersitze sind beim Business Elegance stets beheizbar. Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze findet man zwar auch in der Astra-Aufpreisliste, aber nicht für den Business Elegance. Auch eine beheizte Frontscheibe kann man ordern,

diese nutzt feine Drähte in der Frontscheibe. Nachts können diese störende Reflexe erzeugen - man sollte hier eine Probefahrt bei Dunkelheit einplanen.

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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Turbobenziner im Astra 1.6 Turbo Hybrid leistet 150 PS/110 kW und maximal 250 Nm Drehmoment, der zusätzliche Elektromotor mit 110 PS/81 kW hebt die Systemleistung aber auf stattliche 133 kW/180 PS und 360 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es flott vorwärts. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Plug-in-Astra in 4,2 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 5,2 s. Rein elektrisch angetrieben braucht der Teilzeitstromer von 60 auf 100 km/h 7,7 s.

Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 0,8 s - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da fallen die 1.650 kg Leergewicht nicht mehr so auf. Peugeot verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Der Astra Hybrid hat ein gut ansprechendes Motor-Enduo und bietet eine nachdrückliche Kraftentfaltung und eine Menge Fahrspaß.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm, legt also Wert auf eine gute Laufruhe. Bei hohen Drehzahlen wird er jedoch merklich lauter, dann dringen auch leichte Vibrationen in den Innenraum. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet. Brummen bei sehr

niedrigen Drehzahlen ist kein größeres Thema, auch hier zeigt sich die erfolgreiche Konzentration der Entwickler auf die Laufruhe. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben kaum Anlass zur Kritik – in beiden Fällen hilft der zusätzliche Boost des Elektromotors.

2,0 Schaltung/Getriebe

Wie bei den Technik-Geschwistern von Citroen und Peugeot ist auch im Opel Plugin-Hybrid eine Achtstufen-Automatik verbaut, die vom japanischen Zulieferer Aisin stammt. Die Arbeitsweise des Getriebes kann nicht immer überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteinriffe mithilfe der serienmäßigen Schaltpaddles überflüssig macht. Hier und da verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen öfters ein Rucken zu spüren ist. Die Drehzahlsprünge

zwischen den acht Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik der Motoren. Beim Plugin-Hybrid stehen die Fahrmodi D mit moderater Rekuperation und B mit erhöhter Rekuperation zur Verfügung; der B-Modus ist beispielsweise bei längeren Bergabfahrten recht praktisch, weil der Antrieb eine erhöhte Bremsfunktion über den Elektromotor umsetzt. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist. Der Wählhebel ist ungewohnt klein, eher ein Schalter. Im Alltag aber ist dies kein Nachteil.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Zwar gibt es in der Klasse agilere Autos, aber beispielsweise beim ADAC Ausweichtest zeigt sich die in Sachen Fahrsicherheit gelungene Auslegung des Kompakten. Hier fährt der Opel merklich untersteuernd und von ESP-Eingriffen begleitet sicher durch den Pylonen-Parcours. Spurrinnen beeinflussen die Fahrtrichtung nur leicht, auf eine

Gaswegnahme in Kurven reagiert der Astra nicht zickig. Auch auf der Landstraße zeigt sich eine nicht überbordende Agilität, aber er ermöglicht durchaus höhere Kurvengeschwindigkeiten, als man ihm zunächst zutraut. Mit etwas Eingewöhnung und einem runden Fahrstil erlaubt er dann auch eine zügige Landpartie.

2,3 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der elektromechanische Servolenkung ist der Ingenieuren gelungen. Sie ist eher leichtgängig, was je nach Fahrernaturrell 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. Von Anschlag zu Anschlag kurbelt man im neuen Astra knapp drei Lenkradumdrehungen.

2,7 Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der Astra Hybrid zufriedenstellend ab. 35,6 m benötigt der Rüsselheimer aus dem Stellantis-Konzern (Mittelwert aus zehn

Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Astra Plug-in-Hybrid 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 180 km/h) samt Limiterfunktion, die zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen einbezieht, bringt der Opel stets mit. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner. Optional gibt es noch einen Totwinkelwarner, der mithilfe der im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Auch einen erweiterten Spurhalteassistenten bekommt man im Intellidrive 1.0-Paket, welches den Astra automatisch in der Mitte der Spur halten kann. In Verbindung mit dem Abstandtempomat ergibt sich so ein Modus namens Drive Assist, der als teilautonomer Autobahnassistent arbeitet. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den ADAC-Crashtests nach EuroNCAP-Norm vom Mai 2022 erhält die fünftürige Schrägheckversion des Rüsselsheimers 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 wie üblich nur für den Kombi erhältlich.

2,2 Kindersicherheit

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

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	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

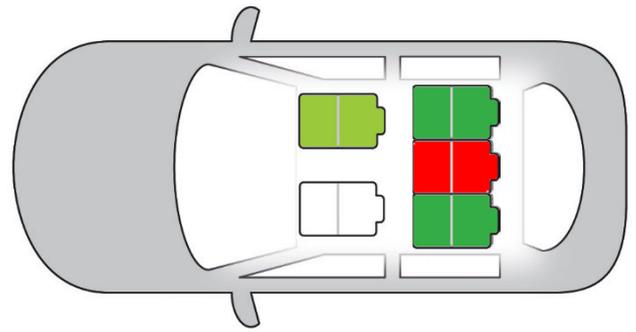
eingeschränkt. Wie immer gilt: Eine Probemontage vor dem Kauf ist angeraten.

⊕ Der Astra bekommt für die Kindersicherheit bei den Crashtests 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.

⊖ 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 wenig überzeugen und schneidet mit 67 Prozent der Punkte beim Crashtest nicht gut ab. Der serienmäßige City-Notbremsassistent kann auch

Fußgänger und Radfahrer erkennen, überzeugte aber nicht in allen Testsituationen.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2

Für die meisten Plug-in-Hybriden gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell eher für den Astra 1,5 Diesel entscheiden - laut Listenpreis ist dieser zudem gut 5.500 Euro günstiger. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 60 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Opel gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 67 km nach WLTP an – bei verhaltener Fahrweise ist das gerade innerorts bei Temperaturen um 20 °C durchaus zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 20,9 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,4 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,8 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,6 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der

Astra 1.6 Turbo Hybrid auf den ersten 100 km 10,8 kWh (Strom) und 3,2 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 143 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 36 von 60 möglichen Punkten.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch 3,2		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,3 Schadstoffe

⊕ Das unter anderem mit einem Partikelfilter bewehrte Abgasreinigungssystem des Astra 1.6 Turbo Hybrid funktioniert gut, lediglich bei Volllast sind die Partikelwerte leicht erhöht. Deshalb erhält der Opel auch insgesamt 37 von 50

Punkten in der Schadstoffbewertung - ein dennoch gutes Ergebnis. Die insgesamt erzielten 73 Punkte reichen für vier Sterne im Ecotest. Das Abgasverhalten wurde von uns ebenfalls im realen Straßenverkehr überprüft.

2,4 AUTOKOSTEN

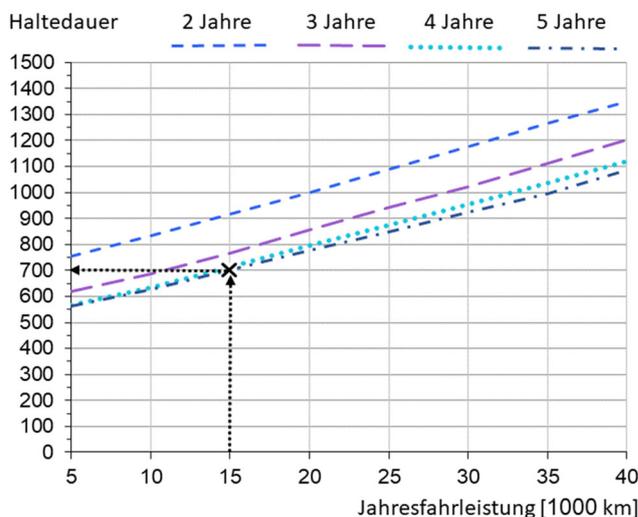
2,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Opel Astra 1.6 Turbo Hybrid mit 180 PS in der getesteten Ausstattungsvariante Business Elegance kostet mindestens 38.650 Euro - ein Schnäppchen ist das trotz der immerhin recht umfangreichen Ausstattung nicht. Auch sollte man sich die Ausstattungsvarianten genau ansehen, denn einige Extras wie etwa die adaptiven LED-Scheinwerfer gibt es für den Business Elegance nicht.

⊕ Der recht niedrige Verbrauch und die noch moderaten Versicherungseinstufungen senken die Betriebskosten. Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Über verschiedene Pakete lässt sich die Garantie bis zu einer Gesamtleistung von 200.000 km oder fünf Jahren verlängern. Auch Pauschalpakete für Inspektionen und Verschleißteile bietet Opel an.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 701 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Turbo	1.2 Turbo	1.6 Turbo Hybrid Automatik	1.5 Diesel
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1598	4/1498
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	133 (180)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	360/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	10,5	9,7	7,6	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	210	225	209
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,4 S	5,4 S	1,1 S	4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	123	123	24	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/20	14/21/20	14/21/22	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	81	81	32	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	681	641	702	686
Preis [Euro]	27.900	25.900	38.650	29.000

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Hybrid (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	133 kW/180 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,1 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	24 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.374/1.860/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.678/472 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	352/1.268 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.450 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Ecotest-Verbrauch	3,2 l + 10,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,8/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	77 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.650/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/645/1.080 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	101 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	381 Euro
Monatliche Gesamtkosten	701 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/22		
Basispreis Astra 1.6 Turbo Hybrid Business Elegance Autom.	38.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.07.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.420 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	km
Auffälligkeiten/Mängel Der Testwagen hatte die für den Astra Business Elegance eigentlich nicht erhältlichen Pixel-Scheinwerfer verbaut.	

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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ 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	-/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie/-
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
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
Spurwechslassistent	550° Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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	775 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,7
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/Ecotest	2,4
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	2,4
Federung	2,9	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,3		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Oktober 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.