



## Opel Astra Electric Sports Tourer GS

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (115 kW/156 PS)

Im Jahr 2017 wurde Opel vom PSA-Konzern übernommen. Nach der Fusion von PSA und FCA (Fiat Chrysler Automobiles) ist der deutsche Traditionshersteller eine von 14 Pkw-Marken von Stellantis, der 2023 mit 5,8 Millionen verkauften Autos der fünfgrößte Hersteller der Welt war. Unter dem schick gezeichneten Blechkleid steckt bekannte PSA-Technik, wie wir sie beispielsweise auch im Peugeot e-308 finden. Zwischen den beiden Achsen befindet sich der 54 kWh große Akku, an der Vorderachse der 115 kW starke E-Motor. Die Fahrleistungen sind trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 1,8 t gut, gleichzeitig ist der E-Antrieb sehr effizient. Im ADAC Ecotest kommt der Stromer auf einen Verbrauch von 17,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste), die Reichweite liegt bei 335 km. Damit bietet der Astra auf diesem Sektor allenfalls Hausmannskost. Da die Ladeleistung nur durchschnittlich ausfällt, eine Akkukonditionierung ebenso wie ein Frunk fehlen und Ladestopps der Routenplanung manuell hinzugefügt werden müssen, erhärtet sich der Eindruck, dass Opel den Astra nur halbherzig zum Stromer umoperiert hat. Abgesehen davon überzeugt der stattliche Kombi mit bequemen Sitzen und einem guten Raumangebot, die dürftige Zuladung (419 kg) und die fehlenden Anhängelasten (Fahrradträger möglich) stehen höheren Transportaufgaben jedoch im Weg. Am Ende bleiben wir etwas ernüchtert zurück: Für happige 46.560 Euro bietet der gut ausgestattete Astra Sports Tourer Electric lediglich eine eingeschränkte Alltagstauglichkeit - Reichweite und Transportqualitäten können die Anforderungen an ein vollwertiges Familienauto nur bedingt erfüllen. **Konkurrenten:** MG MG5, Peugeot e-308 SW.

- ⊕ großer Kofferraum, bequeme Sitze, gute Bedienbarkeit, effizienter E-Antrieb, gute Komfort- und Serienausstattung
- ⊖ mäßige Reichweite und durchschnittliche Ladeleistung, geringe Zuladung, keine Anhängelasten erlaubt, kein Frunk, hoher Preis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,8

### Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 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. Im Handschuhfach und Brillenfach findet man zudem feinen Filz vor - das ist in diesem Segment eine Seltenheit. Alles in allem bietet der Astra eine im Klassenvergleich mittlerweile übliche Materialauswahl.

⊕ 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.

### 3,6 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 praktischer - 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 rund 30 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule. Die maximale Ladeladeleistung von bis zu 106 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und auch nur kurzzeitig erreicht. Die Batterie muss warm genug sein, sonst dauert die Aufladung deutlich länger. Eine Akkukonditionierung bietet der Astra allerdings nicht, weshalb die Ladedauer bei tiefen Temperaturen deutlich größer ist.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 335 km - ein ordentlicher Wert. Bei

sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 400 km möglich. Als Dachlast sind bis zu 80 kg zulässig, eine Dachreling gibt es optional. Mit 4,64 m macht sich der Kombi für ein Modell der Kompaktklasse ziemlich lang. Immerhin macht er sich mit 2,07 m Breite (von Außenspiegel zu Außenspiegel) nicht allzu breit und der Wendekreis geht mit 11,2 m ebenfalls in Ordnung.

⊖ Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mageren 419 kg. Das ist für einen Familienkombi reichlich wenig. Der zuvor getestete Diesel durfte über 100 kg mehr zuladen. Anhängelasten sind für den Astra Electric nicht zulässig. Immerhin ist es möglich, die optionale Anhängerkupplung für Fahrradträger zu nutzen. Die zulässige Stützlast beträgt 80 kg. 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. 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 stark abfallenden Motorhaube nicht einsehen. Das Heck ist zwar recht weit entfernt, aber immerhin ist die Unterkante der Heckscheibe zu sehen. Der hohe Heckabschluss sorgt allerdings dafür, dass man niedrige Hindernisse wie etwa vorbeilaufende Kinder hinter dem Auto nicht gut wahrnimmt. Um die Übersichtlichkeit ist



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Immerhin sind die Kopfstützen fast vollständig versenkbar.

es also nur mittelmäßig bestellt, wie auch der ADAC Rundumsichtstest belegt: Vor allem der Blick nach rechts hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt. Die voluminöse Abdeckung des Innenspiegel-Fußes, der die Kamera für die Fahrassistenten und den Licht-/Regensensor beinhaltet, stört den Blick nach außen ebenfalls. Gerade Ampeln werden so gern mal verdeckt.

⊕ 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.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten recht bequem. Der Schweller ist niedrig genug, allerdings recht breit, weshalb ein weiter 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 angenehme 45 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). 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.

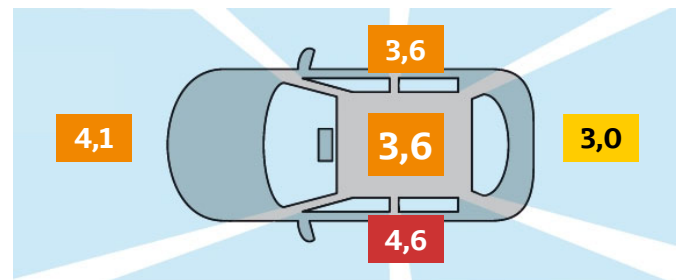
## 2,3 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum des Kombis fasst 405 l unter der Kofferraum-abdeckung. Damit schluckt die Elektroversion rund 100 l weniger als die Verbrennervarianten, die über einen variablen Lade-boden verfügen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das

⊖ Wie bei vielen Opel-Modellen ist die nächtliche Blendung durch die teils sehr kleinen Lichtflächen in den Heckleuchten auffallend stark ausgeprägt. Besonders die Blinkleuchte sowie die dritte Bremsleuchte, die als schmaler und kurzer Streifen ausgeführt ist, führen aufgrund der kleinen Lichtaustritts-fläche und der hohen Lichtintensität zu starker Blendung bei hinterherfahrenden Verkehrsteilnehmern.

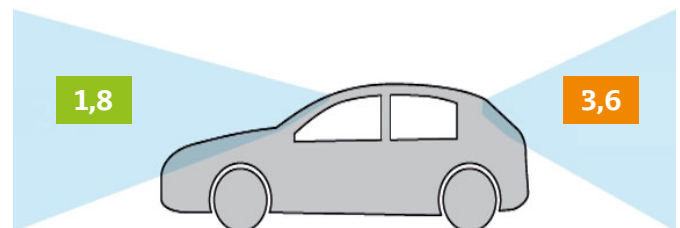
## Rundumsicht

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.



Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuverlässig 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 im Schlüssel 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).

Volumen auf 570 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 805 l verstauen. Unter Ausnutzung des

kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.295 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es theoretisch unter dem Kofferraumboden, die rund 30 l sind aber kaum der Rede wert, zumal sie vom Reifenreparatur-Set, Warndreieck und Verbandstasche weitgehend in Beschlag genommen werden.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt wie im Falle des Testwagens optional elektrisch - per Tastendruck am Fahrzeug bzw. auf dem Schlüssel oder per Fußschwenk unter den hinteren Stoßfänger. Der Kofferraum lässt sich gut nutzen. Die Ladekante befindet sich lediglich auf 62 cm Höhe, zudem ist sie auf einem Niveau mit der Ladefläche, was vor allem das Entladen erleichtert. Positiv: Der Sports Tourer besitzt im Gegensatz zum Steilheckmodell eine 12-V-Steckdose, mit der man beispielsweise eine Kühlbox mit Strom versorgen kann.

⊖ Große Personen ab rund 1,90 m müssen aufpassen, sich den Kopf nicht schmerzhaft am abstehenden Schloss zu stoßen. Leider gibt es für die ausgebaute Laderaumabdeckung keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nachts schwach beleuchtet.

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Das gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum oder direkt an der Sitzlehne ziehen. Die Rücksitzlehnen fallen dann federvorgespannt nach vorn um. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. An praktischen Verstaumöglichkeiten mangelt es nicht. Neben der Verstaumöglichkeit unterm Ladeboden findet man an den Seiten je ein Ablagefach sowie links einen Taschenhaken.

## 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.



Der verbaute Akku reduziert das Kofferraumvolumen auf 405 l. Damit bietet der Astra Electric Sports Tourer 100 l weniger Stauraum als die konventionell angetriebenen Modelle.



Immerhin liegt die Ladekante mit 62 cm auf einer angenehmen Höhe.

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 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 stets an Bord, 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 optionale Navigationssystem, das auf TOMTOM basiert und eine 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 Ladesäule 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.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Astra Electric bietet auch für große Menschen gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit reicht für rund zwei Meter große Personen. Ist wie im Falle des Testwagens das optionale Panorama-Glasschiebedach an Bord, fällt die Kopffreiheit etwas geringer aus, genügt aber immer noch für rund 1,95 m

## 2,8 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 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, wo



Die Verarbeitungsqualität wie auch die Materialanmutung im Innenraum liegen auf Klassenniveau. Die Bedienung ist nach kurzer Eingewöhnungszeit weitgehend funktionell.

Sechs Lautsprecher sind Serie, weitere Soundsysteme momentan nicht verfügbar - das ist für ein aktuelles Kompaktklassenmodell kein Ruhmesblatt. Die serienmäßigen Opel Connect-Services bieten den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen via Smartphone und sind für zehn Jahre kostenfrei. Eine induktive Ladeschale gibt es lediglich optional, zudem ist sie an ein mindestens 1.700 Euro teures Paket gebunden.

große Fahrer. Die Innenbreite ist angemessen und lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend angenehm fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen auch die ausreichend großen Fensterflächen bei.



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

sie von flexiblen Haltern sicher geklemmt werden. Das ist besser gelöst als bei den Astra-Versionen mit Handschaltgetriebe, denn dort sind die Becherhalter simpler ausgeführt. Eine nette Idee ist auch das mit Filz ausgekleidete Ablagefach unterhalb

der zentralen Lüftungsdüsen 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. Ist der mittlere Fondsitz frei, kann man aber zumindest die Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne nutzen.

## 2,6 KOMFORT

### 3,0 Federung

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: McPherson-Vorderachse und Verbundlenker-Hinterachse. Mit einer Mehrlenkerhinterachse könnte man aber schon bessere technische Voraussetzungen in Sachen Komfort schaffen.

Einzelhindernisse dringen teils recht deutlich zu den Insassen

### 2,7 Sitze

⊕ Der Astra Electric GS ist mit Sportsitzen ausgestattet, 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 optionalen Alcantara-

⊕ 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.

durch. Besonders innerorts reagiert speziell die simple Hinterachse mitunter recht bockig auf Unebenheiten. Bei höheren Geschwindigkeiten zeigt der Astra einen anderen Charakter und wirkt speziell bei tiefen Bodenwellen eher soft abgestimmt, die Aufbaubewegungen fallen jedenfalls etwas erhöht aus. Insgesamt kann man mit dem gebotenen Federungskomfort durchaus leben, an das adaptiv gedämpfte Fahrwerk beispielsweise eines VW ID.3 kommt der Astra jedoch nicht heran.

Sportsitzen ausgestattet, der Fahrersitz lässt sich mit Ausnahme der Längsrichtung elektrisch einstellen.

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

### 2,2 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, gerade wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich 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 65,8 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 die dezenten Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

### 2,1 Klimatisierung

⊕ Im Astra Electric Sports Tourer ist stets eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. 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", das im Wesentlichen die automatische Umluftschaltung und die dafür notwendige Sensorik beinhaltet. Im Gegensatz zur Steilheckvariante verfügt der Kombi zusätzlich

über zentrale Lüftungsdüsen für die Fondinsassen. 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 daher eine Probefahrt bei Dunkelheit einplanen. Die getönten Scheiben hinten sind Serie.

Wie die meisten E-Autos lässt sich auch der Innenraum des Astra Electric vortemperieren. Der Stromer muss dafür nicht am Ladekabel hängen, der Akkustand muss jedoch mindestens 30 Prozent betragen.

⊖ 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

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 115 kW/156 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 270 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 1,8 Tonnen drückt jedoch aufs Temperament des Motors. Zumindest bis rund 100 km/h geht der Astra ST Electric engagiert zu Werke, was die Werksangabe von 9,3 s für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h

belegt. Darüber lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach, bei 170 km/h wird der Stromer elektronisch abgeregelt.

Überholmanöver werden zügig erledigt, 5,0 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 6,6 s geht es von 80 auf 120 km/h.

### 1,0 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. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe - eine Autohold-Funktion gibt es dagegen nicht.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Astra Sports Tourer Electric eine lediglich mäßige Vorstellung ab. Er reagiert nicht sonderlich spontan auf den ersten Lenkbefehl, ehe er beim Umfahren des simulierten Hindernisses kräftig übersteuert, d. h. das Heck drängt stark nach außen. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift erst spät und zögerlich ein. Immerhin erfolgt das Übersteuern nicht schlagartig und der Kombi baut dabei Geschwindigkeit ab, so dass man den Wagen ohne allzu großen Lenkaufwand wieder auf Kurs bringt. Eine Schleuder- gefahr besteht dabei nicht. Im Vergleich zu den bisher getesteten Astra-Modellen schneidet der Elektro-Kombi aber deutlich schlechter ab. Offenbar wurde die ESP-Abstimmung nicht an die geänderte Gewichtsverteilung infolge des schweren Akkus zwischen an Achsen angepasst.

Auch fahrdynamisch schneidet der Stromer durchschnittlich

ab. Versucht man den immerhin knapp 1,8 t schweren Stromer mit geringerem Lenkwinkel präzise durch die Pylonengasse zu zirkeln, zeigt ihm die ausgeprägte Untersteuertendenz auch infolge der vergleichsweise griparmen Spritsparreifen recht früh die Grenzen auf.

⊕ 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 Vorder-

räder können aber schon mal um Haftung ringen, wenn man zu stark Beschleunigen will und die Bodenhaftung nicht optimal ist.

## 2,4 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist den 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 benötigt man drei Lenkraddrehungen.

## 2,5 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 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis.

# 2,1 SICHERHEIT
























## 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Astra Sports Tourer Electric verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen und bringt serienmäßig unter anderem ein Notbremsystem samt Abstands- und Kollisionswarner mit. Auch eine radarbasierte Geschwindigkeitsregelung (regelt ab dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit) ist dabei. Diese bezieht zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen mit 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	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)



Temperatursensoren in den Reifen selbst gibt es nicht. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den 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. Dadurch 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 zumindest optional erhältlich. Warndreieck und Verbandstasche haben keinen fixen Ort, wo sie gut zugänglich verstaut werden können.

## 2,4 Kindersicherheit

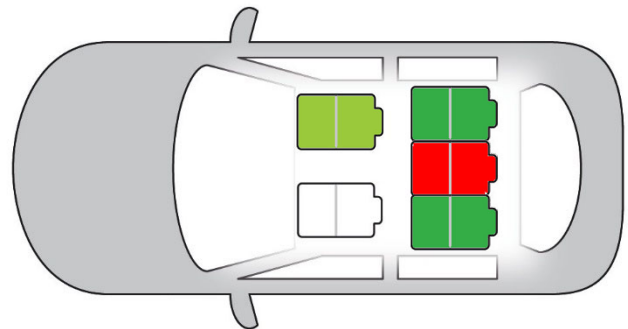
⊕ Der Astra bekommt für die Kindersicherheit 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Gurt-Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerfrontairbag kann serienmäßig per Schlüsselschalter deaktiviert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

### 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.

## 1,1 UMWELT/ECOTEST

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

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von sehr guten 17,4 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 58,7 kWh benötigt. Innerorts konsumiert der Elektro-Opel etwa 14 kWh, außerorts

etwa 18 kWh und auf der Autobahn ca. 20 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 335 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine

möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 17,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 87 g/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 54 Punkte.

## 1,5 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 17,4 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 71 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Astra Electric im Bereich Schadstoffe 45 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 sehr gut da, da er 99 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker volle fünf Sterne.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Opel Astra Sports Tourer Electric GS liegt bei stolzen 46.560 Euro. Das ist eine Menge Geld für einen Kompaktklasse-Kombi. Erst recht wenn man bedenkt, dass die Preise für die Verbrennermodelle bereits bei 28.610 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.

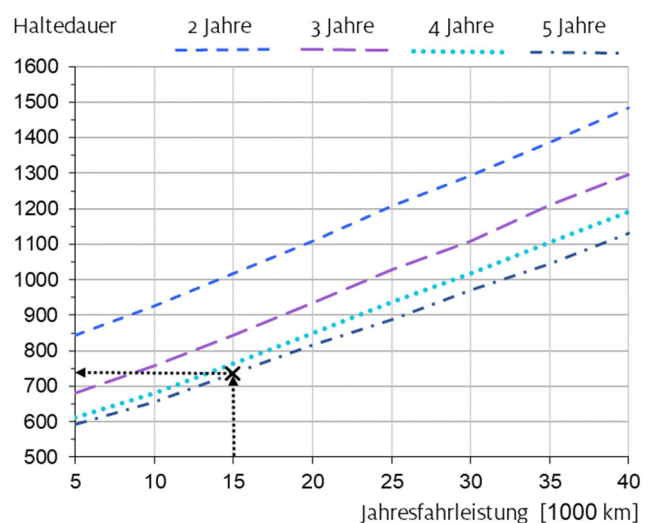
Die Unterhaltskosten sind recht günstig, denn beispielsweise an Kfz-Steuer werden jährlich nur 62 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind teilweise sehr günstig; die Haftpflicht-Einstufung liegt 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.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss mangels umfassender Erfahrungswerte 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 zudem eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 335 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 235 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 736 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Astra Electric Sports Tourer
Aufbau/Türen	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/0
0-100 km/h [s]	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,0 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	686
Preis [Euro]	43.490

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	10,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	231/458/737
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/0
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	8,63
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	0
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	87

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	270 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,4 kWh/100km/335 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollauffüllung mit Ladeverlusten	58,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70%

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
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% "Batterieladestatus gering", 10% Akustisches Signal + Batterie gelb, 2% "Batterieladestatus kritisch", Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

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

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Option

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

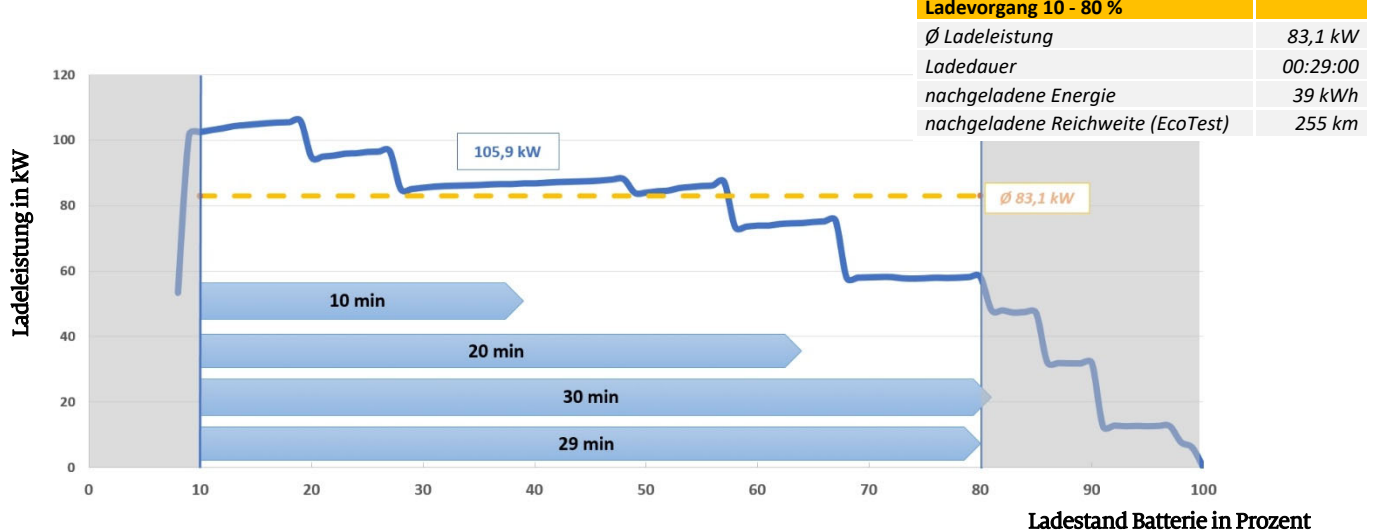
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	45 - 25,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	45 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	29 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	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,0 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	4.642/1.860/1.481 mm
Leergewicht/Zuladung	1.760/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	516/1.553 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	80 (für Fahrradträger)/80 kg
Batteriekapazität (netto)	51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 93V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e.Primacy
Wendekreis links/rechts	11,2/11,0 m
Ecotest-Verbrauch	17,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 87 g/km)
Reichweite	335 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.756/419 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/805/1.295 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>69 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>98 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>466 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	736 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/20		
Basispreis Astra Electric Sports Tourer GS	46.560 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.930 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.526 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	1.850 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	2.500 Euro (Paket)°
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	2.500 Euro (Paket)°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	800 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch 2-Zonen	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur für Fahrradträger)	775 Euro
Metalllackierung	Serie (rot)
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro (Paket)°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Februar 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner