



Fotos: Dani Heyne, Opel, Rocco Swantusch/Autoflotte

Hinter dem E-Kennzeichen steckt ein Plug-in-Hybrid mit 180 PS Systemleistung. 2023 soll ein Stromer folgen

Ein Freund der Familie

Der erste Astra erschien 1991, damals prangte der Opel-Blitz noch auf der Brust des FC Bayern. Die aktuelle Neuauflage (Astra L) bringt als Kombi jenen Glanz ein bisschen zurück.

Der Astra gehörte immer zur Familie – zumindest seitdem er 1993 als Stufenheck auf dem gepflasterten Hof stand. An der Silhouette des Kompakten wird deutlich, dass dieser Hof in den damals blutjungen neuen Bundesländern zu finden war. Der Astra F, das erste „Westauto“ war übrigens Marseillerot Metallic – durchaus passend, denn Olympique Marseille holte in dem Jahr den Champions-League-Pott (was seit dem keinem französischen Team mehr gelang). Opel galt als Sternmarke. Dass Olympique nur ein Jahr später nach einem Korruptionsskandal zwangsabstieg, war natürlich kein Omen für den Autobauer, aber die Zeiten wurden auch in Rüsselsheim rauer. Man lernte, sich ständig neu zu erfinden, und zeigte dies auch beim Namen. So hießen die Kombis ab 2010 nicht mehr „Caravan“, sondern „Sports Tourer“.

Nun klopft der Astra L Sports Tourer nicht nur an die Tür (ab Herbst beim Kunden), sondern er tummelt sich als Limousine bereits auf der Straße – und versprüht neuen Glanz. Jenen 5-Türer führen wir knapp 2.000 Kilometer als Plug-in-Hybriden und urteilten unisono: Die elfte! Gene-

ration (zählt man die Kompaktreihe des Kadett dazu) ist wieder ein Golf-Rivale, obgleich der erste Eindruck hinter dem Steuer eher den Vergleich mit BMW anstimmen lässt. So tief sitzend, bequem und leicht bedienbar wirkt der Hesse. Die schnittige Form (Cw-Wert von 0,276) verlangt allerdings – wie bei den sportlichen Limousinen üblich – Nachsicht beim Blick nach hinten, denn es gibt wenig zu sehen hinter der dicken C-Säule und man braucht Stapeltalent für den Kofferraum, der für einen Vertreter der Kompaktklasse zu sehr im Wortsinn Kompaktheit ausstrahlt. Die 352 Liter können leicht auf 516 Liter (jeweils beim Phev) aufgepumpt werden, indem man einfach zum Kombi greift. Der Sports Tourer ist nicht nur der Kundenliebbling (für zwei von drei Käufern), sondern auch die erste Wahl für die meisten Dienstreisenden.

Aufgeräumt und hochwertig

Nach dieser Grundsatzentscheidung (5-Türer oder Kombi) sind die Fragen nach dem Antrieb und der Ausstattung jeweils drei-

geteilt. Otto (110 PS nur mit Handschalter oder 130 PS mit Handschalter oder 8-stufiger Automatik), Diesel oder Plug-in-Hybrid auf der einen Seite, Elegance, GS Line und Ultimate auf der anderen Seite – hinzu kommt das speziell für Gewerbekunden attraktive Niveau Astra Business, das überwiegend den Einstiegspreis definiert. So schlicht wie die Entscheidungs-Matrix ist,



Das induktive Laden klappt gut, auch wenn das Smartphone wenig Halt findet



1 Die beiden zehn Zoll großen Displays reichen vollkommen aus, auch sonst ist der Astra aufgeräumt und praktisch zugleich 2 Das trifft vor allem auf den Kofferraum zu, der nicht nur Volumen bietet, sondern eine plane und gut dimensionierte Ladefläche offeriert, so dass Transporte keine Probleme darstellen 3 Im Kombi wie beim 5-Türer gibt es Platz satt. Die Extralänge vergrößert den Kofferraum

Opel Astra 5-Türer Phev

1.598 m³ | 110 kW/150 PS + E-Motor
(81,2 kW/110 PS) | 133 kW/180 PS
360 Nm | 7,6 s | 225 km/h (135 km/h
elektrisch) | 8-G-Autom. | 1,1 S plus
14,2 - 15,1 kWh | 24 - 26 g/km

Akku: 12,4 kWh Akku

WLTP-Reichweite: 60 km

Onboardlader: 3,7 kW (7,4 kW op.)

4.374 (4.642 Kombi) x 1.860 x 1.442 mm

352 - 1.268 l (516 - 1.553 l Kombi)

HK: 14 | **TK:** 22 | **VK:** 21

Service: 30.000 km/1 Jahr

Garantie: 2 Jahre/8 Jahre (Batterie)

Autoflotte Empfehlung

Astra Sports Tourer 1.5 Diesel

Business Elegance Automatik:

28.655 Euro

AGR-Fahrersitz: 560 Euro

Intelli-Drive 1.0: 462 Euro

Navi mit Head-up-Display:

1.345 Euro

Beheizbare Windschutzscheibe:

177 Euro

Clean Cabin: 168 Euro

wirkt auch das Interieur und das ist absolut positiv gemeint. Übersichtlich, stauraumbietend, bedienerfreundlich.

Die beiden Zehn-Zoll-Monitore reichen völlig aus, die Anzahl der verbliebenen Tasten ist relativ hoch, was gut für die schnelle Bedienung ist. Allerdings klappt zu anfangs das Drücken derselbigen nach unten besser als das Drücken nach oben. Wer die Klimaanlage feinjustiert, wird es merken. Zumal die Schieberegler der Luftauslässe optisch im schwarzen Klavierlack fast untergehen und das Einstellen anfangs erschweren. Was definitiv schnell geht, ist das Öffnen des Schiebedachs (optional). Dessen Windschott gibt sein bestes, aber da der Phev mit beachtlichen 180 PS (eine 225-PS-Version soll folgen) gern schneller als die Richtgeschwindigkeit fuhr, wurde es „offen“ zu laut auf der Autobahn. Ansonsten vermittelt der Astra ein Gefühl von Ruhe.

Kofferraum: groß und praktisch

Entspannt sitzen alle Insassen. Im 4,64-Meter-Kombi gilt dies im gleichen Maße – und nicht etwa mit mehr Platz, wie man denken möchte –, denn der Zuwachs gegenüber der Limousine von gut 27 Zentimetern geht vollends in den Kofferraum. Und dessen Größe – die Hartwährung in der Kombiklasse – überzeugt vollends. Nicht nur das Volumen (597 bis 1.634 Liter) und die Raumausnutzung auf der planen Fläche freuen die Nutzer, sondern auch die pfiffigen Detaillösungen. So passt das Gepäckfachrollo formschlüssig in eine Aussparung im zweiten Ladeboden. Damit im Notfall die Passagiere das Warndreieck und den Erste-Hilfe-Kasten nicht erst aus dem Kofferraum herausholen müssen und dazu ums Auto laufen, finden sich beide Helfer vom Innenraum aus leicht erreichbar platziert. Bei Bedarf sichert eine rück-

standslos rückbaufähige Gitterkonstruktion den Passagierraum. Für die Kids gibt es einen Tablethalter und für die Dienstreisenden einen Sakkohalter, jeweils an der Rückseite des Vordersitzes montiert (alles optional).

Ihr Geld wert sind auch die prämierten AGR-Sitze, welche 16-fach verstellbar sind. Die Lederausstattung sorgt dann für einen beheizten und belüfteten Sitzplatz, obgleich sich dieser auf der Langstrecke als ein wenig zu weich präsentierte. Schon oft erwähnt und auch in dieser Aufzählung wichtig ist das Matrixlicht, dessen 168 einzelne LED ein scharfes Licht zeichnen, ohne den Gegenverkehr zu stören. Beides zählt zum Besten in der Klasse.

Tadellose Rundumsicht

Das Scrollen durchs Menü klappt auf dem Zentraldisplay gut, auch wenn es einige Untermenüs zu entdecken gibt. Dafür gibt es aber auch belegbare Schnellwahltasten. Die induktive Ladeschale ist groß, tief und kann verschlossen werden, was den Fahrer davon abhält, aufs Handy zu schauen. Da-



Der Sport Tourer duckt sich etwas und wirkt innen auch sportlich-elegant

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

für reicht ja das Koppeln mit dem Entertainmentssystem. Dies funktioniert kabellos und zuverlässig, auch wenn die Verbindung zum Smartphone nicht nur einmal abbrach und Android Auto ins Stocken brachte. Gegenüber der Tom-Tom-Version des Herstellers war die Google-Lösung deutlich Stau-sensibler. Ein Highlight bietet der 360-Grad-View, der gestochen scharfe Bilder liefert. Nicht weniger als fünf Kameras, fünf Radarsensoren und Ultraschall vorn und hinten lassen keine Ecke digital unausgeleuchtet. Zu den nervösen Vertretern ihrer Art zählen sowohl die Displaybeleuchtung, die selbst bei kurzen Brückendurchfahrten verdunkelte, als auch der Abstandstempomat, der oft zu



Nimm die PV-Anlage mit, wenn es auf Reisen geht. So könnte das Motto lauten. Die Batterie ist Phev-typisch schnell leer, aber selbst so ist der Hesse recht sparsam



1



2



3



4

1 Der Extra-Akku stiehlt im 5-Türer wie im Kombi etwas Platz im Kofferraum. Dennoch ist dieser beim Astra groß und praktisch 2 Tasten gibt es noch genug zur Bedienung einzelnen Funktionen, auch wenn manche etwas schwerfällig sind 3 Stromer haben vorn oft den Frunk, beim Phev sieht es dagegen nach „voller Hütte“ aus. Genug Kraft hat das Doppelherz aber auf jeden Fall 4 Dezentres Interieur: Die Regler der Luftauslässe gehen im glänzenden (und kratzempfindlichen) Klavierlack etwas unter

früh und zu stark bremste, um sich dauerhaft empfehlen zu können. Generell verlangt die Bremse einen feinen Fuß. Wer, wie wir, das Doppelherz ausfährt, sollte stets den B-Modus aktivieren, da es das Verzögern sanfter werden lässt.

Laut Opel könnte gut jeder vierte Käufer zum Phev greifen – vor allem die Sprintstärke spricht für das Doppelherz. Dies könnte dann aus Sicht der Hessen für viele (Private wie für Gewerbetunden) der sanfte Einstieg in die E-Welt werden. Inwiefern gerade die Dienstwagenfahrer zum Herbst einen Phev-Kombi bestellen – und mit der aktuellen Unsicherheit der Bafa-Förderung 2023 (0,5-Prozent-Versteuerung sowie Umweltpremie) leben – oder stattdessen 2023 lieber auf den Vollelektro-Rüsselsheimer setzen – und nach heutiger Lesart mit langen Lieferzeiten rechnen müssen –, bleibt eine Frage der Mobilhalte-Alternativen. Eine Alternative beim Thema Laden ist der Schukostecker gegenüber der Wallbox im Grunde auch. Denn der Phev hat serienmäßig nur einen 3,7-kW-Onboardlader, der unsinnigerweise auf 7,4 kW (ebenfalls einphasig) aufgestockt werden kann (420 Euro), was in Deutschland aber keinerlei Ladevorteil bringt.

Da aber der Weg nach dem Plug-in nicht wieder zurück zu Otto- oder Dieselmotor führen wird, könnte man dennoch gleich die 11-kW-Wallbox installieren, denn Opel-Fans erhalten ab 2028 nur noch vollelektrische Frischware.

1.000 km mit dem Diesel

Für den Moment ist aber der Selbstzünder weiterhin ein sehr schlüssiges Konzept für die Dienstwagenfahrer mit hoher Fahrleistung. Dessen 130 PS klingen ausreichend und fühlen sich auch so an – ein Sportler ist der Kombi dabei weniger als ein entspannter Tourengänger. Wie erwähnt, ist der Phev, der dank der aktuellen Förderung sogar günstiger ist, für alle Fahraktiven die bessere Wahl, auch wenn man dann mit etwas weniger Kombi-Kofferraum (516 Liter) und einem recht kleinen Otto-Tank (42 Liter) auskommen muss, der gefühlt immer halbleer ist. Der Diesel lockt mit über 1.000 Kilometer Reichweite, beim Phev sind es eher die Hälfte. Zum Tanken des Plug-ins muss vorher der Tankdeckel entriegelt werden, was per Tastendruck (links vom Lenkrad passiert). Diese Taste

öffnet beim Diesel nicht den Tankdeckel, sondern die Kofferraumklappe. Das Prädikat „sparsam“ verdient sich der Phev-5-Türer-Hesse nach gut 2.000 Testkilometern. Im Schnitt wurden 6,1 Liter Super verbraucht, wovon das Gros der Touren auf Autobahnen führte – mit einem oft leeren

Akku. Preislich startet der Benziner bei 22.395 Euro (Kombi: 23.319 Euro), der Diesel bei 25.714 Euro (Kombi: 26.639 Euro) und der Plug-in-Hybrid bei 32.479 Euro (Kombi: 33.403 Euro) – vor Abzug der Umweltprämie, die gab es 1993 natürlich noch lange nicht.

Springen wir also nochmal zurück in jene Zeit und drehen die Nomenklatur von „L“ zurück auf „F“. Das Audiosystem bestand damals aus einem Kassettendeck, in dem anfangs ein Opel-eigenes Mix-Tape spielte, was beim Kauf zusammen mit dem telefonbuchstarken Handbuch dem Käufer übergeben wurde. Wer dieses Magnetband startete, wurde nach kurzer Zeit von Louis Armstrong begrüßt, der das Motto aller künftigen Reisen mit dem Kompakthelden vorwegnahm – was damals aber irgendwie optimistischer klang: „What A Wonderful World“.

rs

DAT-PROGNOSE

Opel Astra 5-Türer Phev Ultimate

36 Monate mit Ausstattung

15.000 km/Jahr: 43,9 %

25.000 km/Jahr: 38,4 %

40.000 km/Jahr: 31,5 %



Anzeige



Die DKV Card für PKW-Flotten.

Ihre Eintrittskarte zum größten energieunabhängigen Akzeptanznetzwerk in Europa.

dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.

