Fahrbericht: Opel Astra Plug-in-Hybrid

Der Astra wird elektrisch

Der Astra, hervorgegangen aus dem früheren Opel Kadett, rollt jetzt in der sechsten Generation an: technisch und optisch komplett überarbeitet, dazu nicht nur wie gehabt mit Diesel- und Verbrennungsmotor, sondern auch teilelektrisch als Plug-in-Hybrid.

Schon von außen zeigt sich, dass die Rüsselsheimer tüchtig zugelangt haben. Mit 4.374 mm Länge, 2.062 mm Breite und 1.472 mm Höhe sind die Dimensionen des Golf-Konkurrenten zwar nahezu identisch geblieben. Optisch allerdings haben die Designer nachgeschärft. Vorne trägt der Astra, der auf der weiterentwickelten EMP2-Plattform aufbaut, das "Vizor" getaufte Markengesicht. Das schwarze Band mit dem Blitz-Logo in der Mitte soll schon im Stand Kraft und Dynamik zeigen und den Astra breiter erscheinen lassen. Links und Rechts wird die Front aufgefangen von zwei schlanken Scheinwerfern mit Matrix-Technik, die aus dem Insignia übernommen wurde. Das "Intelli-Lux LED Pixel Licht" ist zusammengesetzt aus 84 LED-Elementen pro Seite und soll die Blendung vorausfahrender Verkehrsteilnehmer verhindern. Innerhalb von Millisekunden blendet die LEDs passgenau entgegenkommende Fahrzeuge aus und beleuchten die übrigen Bereiche weiter mit vollem Fernlicht.

Auch den Innenraum hat Opel komplett überarbeitet. Als erstes fällt auf: Analoge Rundinstrumente gibt es nicht mehr, auf dem Cockpit findet sich ein volldigitles Pannel. Direkt vor dem Fahrer auch bei voller Sonneneinstrahlung gut ablesbar die wichtigsten Anzeigen wie aktuelle Geschwindigkeit, Tankfüllung etc. Rechts davon Navigation, Fahrzeugeinstellungen, und Entertainment. Gegen Aufpreis liefert Opel für den Astra auch ein Head-up-Display. Die wichtigsten Einstellungen wie Klimaanlage, Sitzheizung & Co. müssen erfreulicher Weise nicht mühsam über diverse Bildschirmmenüs erarbeitet werden. Für sie gibt es ganz normale und auch während der Fahrt sicher bedienbare Druckknöpfe.

Ebenfalls gegen Aufpreis bietet Opel im Astra Sitze, die von der "Aktion Gesunder Rücken e.V." zertifiziert sind. Dass die vielfach einstellbaren Sitze nicht nur ein Produkt aus der Marketing-Abteilung der Rüsselsheimer sind, merkt man vor allem nach längeren Fahrten: Man kommt entspannt und ohne steife Knochen an. Platz ist in dem Fünftürer vor allem vorne reichlich. Hinter dagegen wird es für größer gewachsene Passagiere schnell eng um die Knie herum. Die anderen können es in der Kompaktklasse allerdings auch nicht besser: Der VW Golf ist hinten ähnlich knapp geschnitten, selbst die C-Klasse von Mercedes ist in der zweiten Reihe nicht gerade ein Raumwunder. Im Heck ist Platz für bis zu 352 Liter Gepäck, bei umgelegter Rückbank bis 1.268 Liter. Ärgerlich: Die Sicherheitsgurte lassen sich an der C-Säule nicht in der Höhe verstellen - das macht die Gurte je nach Körpergröße unbequem. Fahrassistenzsysteme mit zahlreichen Kameras und Sensoren rings ums Auto passen nun zum Beispiel vorausschauend das Tempo in Kurven an, machen Geschwindigkeitsempfehlungen oder führen halbautomatisch Spurwechsel aus.

Beim Antrieb bietet Opel im neuen Astra die übliche Palette an Benzin- und Dieselmotoren an. Außerdem gibt es einen Plug-in-Hybrid in zwei Leistungsstufen, der über eine Steckdose an der Seite hinten links aufgeladen werden kann. Voll ist der Akku nach rund zwei Stunden an einer 22 kW-Wallbox. Angeboten werden Systemleistungen von 81 kW / 110 PS und 165 kW / 225 PS. Der "kleine" Hybrid kommt auf einen WLTP-Verbrauch von einem Liter auf 100 Kilometer, was einem CO2-Ausstoß von 22 Gramm entspricht.

Der Druck auf den Start-Knopf aktiviert den Opel Astra im reinen Elektromodus. Über einen kleinen Wippschalter auf der Mittelkonsole wählt man die üblichen Stufen der Automatik. Lautlos rollt der Hybrid-Astra an. Die Fahrten im Nahbereich sind dann problemlos rein elektrisch möglich. Kraftvoll und ohne Schaltunterbrechungen zieht es den Astra nach vorne und auch bei Überlandfahrten und auf der Autobahn hält der Elektromotor problem- und vor allem nahezu lautlos mit. Von 0 auf 100 km/h braucht er gerade mal 7,6 Sekunden. Im Elektromodus liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h, ansonsten sind es 225 km/h. Das Umschalten vom Elektroantrieb zum 1,6-Liter-Benziner geschieht nahezu unbemerkt. Das Motorgeräusch ist minimal, man fühlt die Gangwechsel der Automatik. Rein elektrisch sind laut Opel mit dem 12,4 kWh-Lithium-Ionen-Akku bis zu 60 Kilometer Reichweite drin - bei unserer Ausfahrt in Portugal kamen wir auf den gleichen Wert, bevor der Benziner ansprang.

Die Lenkung im Plug-in-Hybrid ist direkt und exakt. Im Dieselmodell allerdings machte sie einen eher schwammigen Eindruck. Das Fahrwerk des neuen Astra mit McPherson-Federbein vorne und Verbundlenkerachse hinten ist gewohnt "sportlich" ausgelegt. Geradezu liebevoll gibt der Opel beinahe jede Bodenwelle an die Insassen weiter. Dafür ist die Straßenlage ausgezeichnet: Der Kompakte zieht spurtreu um Kurven, muss bei Geradeausfahrt kaum nachkorrigiert werden und die Neigung der Krosserie bei Lastwechseln ist kaum vorhanden. Die Preise für den neuen Opel Astra beginnen wie beim Vorgänger ab 22.469 Euro. Bestückt ist er dann mit einem 81 kW / 110 PS starken Dreizylinder-Benziner. Den Hybrid mit 180 PS gibt es ab 35.800 Euro, abzüglich der Umweltprämie bleiben 28.623 Euro Kaufpreis übrig. Den rein elektrisch angetriebenen Astra-e soll es dann ab Anfang 2023 geben.

Jürgen Wolff, press-inform

==================================== Datenblatt Opel Astra Typ: Plug-in-Hybrid Motor: Plug-in-Hybrid mit 1.6 Turbo Benzinmotor Hubraum (cm3): 1.598 cm3 Leistung in PS (kW) bei U/min-1: Systemleistung 180 PS / 133 kW Max. Drehmoment (Nm) bei Umin-1: 360 Nm Höchstgeschwindigkeit (km/h): 135 elektrisch / 225 Verbr. Beschleunigung 0-100 km/h (sek.): 7,6 sec Getriebe: 8-Gang-Automatik Antrieb: Frontantrieb Treibstoffsorte: Elektro / Super Tank (L): 42 l / 60 km el. Reichweite Verbrauch EU-Drittelmix (l/100 km): 1 l/100 km CO2-Ausstoß (g/km): 22 g/km Gewicht, Herstellerangabe (kg): 1.678 kg max. Zuladung (kg): 472 kg Abmessungen (L/B/H): 4.374 x 2.062 x 1.472 mm max. Ladevolumen (L): 352 bis 1.268 l Preis (Euro): 35.800 Euro (Basismodell: 22.465 Euro) Abgasnorm: Euro 6d Effizienzklasse: A+