
Praxistest Opel Astra Hybrid 1,6T: Stotterbremse und Kurvenschiene

Von Michael Kirchberger, cen

Da ist den Rüsselsheimern schon ein großer Wurf gelungen. Der Astra trägt ein wahrlich fesch geschnittenes Kleid. Das Einstiegsmodell der Generation elf kostet 26.650 Euro, zwei Benzinmotorisierungen und ein Diesel sind im Programm, Spitzenmodell ist jedoch der Astra Hybrid 1,6T, der gleich für wenigstens 38.650 Euro beim Händler steht. Sein Akku reicht laut Werksangabe für mehr als 60 Elektro-Kilometer und kann je nach Leistung des Anschlusses in vier bis sieben Stunden aufgeladen werden. Ein paar Sommertage lang sind wir mit dem Plug-in-Hybriden durchs Rhein-Main-Gebiet gecruist, und meistens hat der teielektrische Opel auch wirklich Spaß gemacht.

4,37 Meter lang ist der neue Astra, das Platzangebot ist auf allen Sitzen gut, Fahrer und Beifahrer hocken unbeeengt auf den in der Ultimate-Ausstattung serienmäßigen Ergonomie-Sitzen. Alles was wichtig ist, findet sich in Griffweite und auch Ablagen gibt es im Überfluss. Da muss kaum etwas zu Hause bleiben, mit all den Mitnehmern, die sich klapper- und rutschfest unterbringen lassen, bleibt kaum etwas dem Zufall überlassen. Im Fond geht's ein wenig knapper zu, vor allem wenn die Erstbänker Gardemaß haben und ihre Sitze ganz nach hinten schieben. Aber schnell hat man sich hinten zurechtgerückt und findet genügend Platz für Beine und Ellbogen. Maßhalten muss der Hybrid-Astra-Chauffeur bei der Gepäckmitnahme. 352 bis 1268 Liter passen in den Kofferraum, das sind wegen des akkubedingt angehobenen Bodens rund 70 Liter weniger als bei den Versionen mit Verbrennungsmotor. Beachtlich ist die genehmigte Anhängelast, 1450 Kilogramm darf der Hybrid ziehen, das reicht für einen mittelgroßen Wohnwagen.

Gar nicht gefallen will das Öffnen des Kofferraums. Zwar gibt es auf der Fernbedienung dafür eine eigene Taste die den Deckel mit hörbarem Klacken entriegelt, wenn man sie denn lange genug drückt. Immerhin ist der Laderaumboden eben, das Umklappen der Rückbanklehnen zwecks Erhöhung des Transportvolumens gelingt ebenfalls kinderleicht.

Der Innenraum ist mindestens so gefällig gestaltet wie das Exterieur des Astra. Das glattflächige Armaturenbrett mit digitalen Instrumenten, Head-up-Display und dem allgegenwärtigen Touchscreen wirkt edel und macht den Einsatz von eher billigem Hartplastik an anderer Stelle wett. Die Bedienung verlangt Eingewöhnung. Gerne holen wir uns über die Hilfe-App im Menü Anweisungen, diese Funktion steht allerdings nicht während der Fahrt zur Verfügung. Hilfreich ist die weiterhin manuell zu steuernde Klimatisierung und eine ebensolche Lautstärkeanpassung des Infotainmentsystems. Und auch der Spurassistent lässt sich mit zwei Handgriffen in den Ruhestand versetzen. Sprachsteuerung ist ebenfalls möglich, manchmal zeigt sich die KI jedoch unverständlich, gerade die Adresseingabe des Navigationsziels gelingt nur mit betont klarer Artikulation und ohne Nebengeräusche.

Auffällig ist die akustische Funktionsbestätigung des Blinkers. Wie seine französischen Brüder von Peugeot tönt der zwecks Rückmeldung mit einem rhythmischen Klopfen, das etwa so klingt wie die Blechtrommel früherer Spielzeugfiguren, die, meist als kleine Affen dargestellt, nach dem Aufziehen mit an den Händen befestigten Stöcken auf die Dose hämmerten. Eine schöne Vorstellung wäre, wenn das Geräusch von einem auf dem Monitor abgespielten sinnfälligen Video untermalt würde. Hey Opel, das dürfte doch möglich sein.

Legen wir los. Neun Stunden hat der Akku an der Haushaltssteckdose gehalten, nun zeigt er uns gerade mal 40 Kilometer elektrische Reichweite. Die vorherige Nachtfahrt und die Klimaanlage haben mit hohem Verbrauch im Elektrobetrieb den Rechner zur

Korrektur veranlasst. Nach dem Druck auf die Starttaste rauscht der Astra rein elektrisch los, selbst bei geringem Ladezustand hält die Batterie genügend Saft zurück, um das Anfahren an der Ampel oder das Rangieren lautlos zu erledigen. 11,5 kWh netto speichert der Akku. Zwischenspurts lassen sich schnell und entspannt bewältigen, das Systemdrehmoment von 360 Newtonmeter bietet reichlich Durchzugskraft in allen Lebenslagen. Allerdings: Bremsen will gelernt sei. Denn der Grat zwischen mechanischer Verzögerung und Rekuperation ist scharf wie eine Rasierklinge. Den genauen Druckpunkt zu finden, um den Astra punktgenau und komfortabel zu stoppen fällt auch nach einiger Übung nicht leicht. Früher nannten wir das Stotterbremse und haben es bei glatter Fahrbahn gebraucht. Um die Kurven findet der Opel den Weg hingegen wie auf Schienen, nur die Federung wird erst bei voller Beladung komfortabel. Sonst mechanisiert sie die Kampener Trinkaufforderung spürbar und teilt sich in kleinen Stößen mit.

Die Fahrleistungen sind beachtlich. 7,6 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h sind ein Wort und dank der Systemleistung von 180 PS möglich. Die Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h erreicht der Hybrid-Astra ohne nennenswerten Anlauf, rein elektrisch schafft er 135 km/h, das aber nur über wenige Kilometer. Die Windgeräusche sind niedrig, viel Feinarbeit in der Aerodynamik haben die Verwirbelungen gezähmt. Beim Verbrauch treibt der Opel das übliche Spiel der Plug-in-Hybriden. Die ersten 50 Kilometer (wenn es denn so viele sind) ist er emissionsfrei unterwegs, danach fordert der 1,6-Liter-Turbobenziner seinen Tribut. 5,3 Liter genehmigt der sich dann auf die nächsten 100 Kilometer gerechnet. Das ist nicht viel, aber auch nicht super sparsam. Immerhin dürfen wir bei der aktuellen Lage des Klimawandels ja über jeden Tropfen fossiler Energie froh sein, der nicht verbrannt wird.

Insgesamt betrachtet ist der Astra zumindest als Hybrid deutlich fahraktiver, dynamischer geworden als sein Vorgänger. Die Nähe zum Erzrivalen Golf ist größer geworden. Fast meinen wir, dass der Astra beim Fahrverhalten die Nase leicht vorn hat. Der Preis ist angemessen, zumal ihn die Förderung in Höhe von 7178 Euro ordentlich senkt. (Michael Kirchberger, cen)

Daten Opel Astra Hybrid 1,6T:

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,86 (m. Sp. 2,06) x 1,44

Radstand (m): 2,68

Antrieb: 4-Zyl-Benziner, 1598 ccm, 150 PS, Turbo, Direkteinspritzung, 81-kW-E-Motor, 8-Gang-AT, Frontantrieb

Systemleistung: 133 kW (180 PS)

Max Drehmoment 360 Nm

Batterie: 12,4 kWh (brutto)

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,1 Liter/14,2 kWh

Testverbrauch: 5,3 Liter

CO₂-Emissionen: 26 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1678 kg / max. 427 kg

Max. Anhängelast: 1450 kg

Kofferraumvolumen: 352–1268 Liter

Wendekreis: 10,5 m

Preis: 38.650 Euro

Testwagenpreis: 44.560 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Astra Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
