



Fotos: Opel

Bisschen übertrieben, den 350-kW-Ultraschnelllader braucht der Astra Electric nicht. Er schafft nur 100 kW in der Spitze.

## Der Flotten-Kombi-e

Opel elektrifiziert Stück für Stück das Portfolio. Der Astra Sports Tourer ist nun das sechste Modell, das rein elektrisch zu haben ist. Er kann überzeugen, hat aber drei Mankos.

**Rüsselsheim liegt mitten** in Hessen und hier wird noch (ab und an) echtes Hessisch gesprochen. Kein Wunder, dass die Opelaner auf den neuesten Rüsselsheimer Bubbe (das Pendant zum Kölsche Jung) so stolz sind – den Opel Astra Sports Tourer Electric. Der Astra, egal ob mit Dieselmotor, als Benzin, Plug-in-Hybrid oder jetzt neu, Elektroantrieb, rollt in Rüsselsheim vom Band. Auch egal, ob es der Kombi ist oder das Kurzheck. Lange Zeit kam der Astra entweder aus UK (Ellesmere Port) oder aus Polen (Gleiwitz), abhängig von der Wahl der Karosserie.

### Nur zwei Ausstattungslinien

Wir können bei starkem Schneefall und Temperaturen um den Gefrierpunkt die ersten Runden mit dem Astra Sports Tourer Electric drehen. Das sind zwar keine blendenden Voraussetzungen für den Erstkontakt mit einem Elektroauto. Wir nehmen es aber

gelassen und fläzen uns direkt mal in den mit Alcantara bezogenen AGR-zertifizierten Fahrersitz. Der sehr schmeichelnde Stoffbezug kostet in der Ausstattungslinie GS (es gibt nur Basis und GS) genau 941 Euro extra. Viel Geld, kann man aber machen. Leder gibt es eh nicht mehr, das ist den Verbrennern vorbehalten, denn die sind ja eh bäh. Auch am Lenkrad findet sich jetzt ein Lederimitat, werbewirksam als „veganes Kunstleder“ bezeichnet. Kunstleder hätte auch gereicht. Immerhin, es fühlt sich gut an.

Zack, teilelektrisch wird der Fahrersitz eingestellt – sogar der Abstand der Kopfstütze zum Kopf kann um viele Zentimeter verändert werden (manuell). Die Sitzposition lässt sich allerdings nicht abspeichern. Warum alles bis auf die Längsverstellung elektrisch von der Hand geht, muss man daher nicht verstehen. Eine Massagefunktion gibt es im Astra-e auch nicht, denn diese ist an die Ledersitze ge-

koppelt. Aber Leder, Sie wissen schon ... So, der Sitz passt (perfekt), Spiegel einstellen und das Head-up-Display einrichten. All das gelingt über den Spiegelverstell-Mechanismus in der Tür, sauber gelöst. Dass das sehr gut



Optisch unterscheidet sich der Astra Electric nicht von den Verbrennern.



**1** Ladeklappe hinten rechts: perfekt – meistens. **2** Zwar gibt es eine Ablage unter dem Ladeboden, die ist aber bei Beladung nur umständlich zu erreichen. **3** Das Ladekabel im Kofferraum minimiert den Gepäckraum. Einen Frunk gibt es nicht. **4** Gute Sitze, erstklassige Sitzposition, übersichtliches Cockpit.

## Opel Astra Electric Sports Tourer GS

**Testwagenpreis:** 45.151 €

E-Motor | 115 kW/156 PS

270 Nm | 170 km/h | 9,3 s

**Verbrauch:** 15–15,8 kWh/100 km

**WLTP-Reichweite:** 413 km

**Akkukapazität:** 54 kWh (brutto)

**AC:** 11 kW | **DC:** 100 kW

**Maße:** 4.642 x 1.860 x 1.481 mm

**Wendekreis:** 10,59 m

**Kofferraum:** 516–1.553 Liter

**HK:** 14 | **TK:** 20 | **VK:** 22

**Wartung:** 30.000 km/2 Jahre

**Garantie:** 2 Jahre

160.000 km/8 Jahre (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ablesbare Head-up-Display nur im Paket „Infotainment-Paket GS“ für heftige 2.101 Euro erhältlich ist, trübt den tollen Eindruck. Mit im Paket sind beheizbare Windschutzscheibe und ein weiterentwickelter Fahrassistent, der es ermöglicht, viele Sekunden ohne Hände am Lenkrad fahren zu können – welch ein Unsinn. Also: Das Head-up-Display ist im Endeffekt sehr teuer.

### Gut verarbeitet

Wer das Schiebedach bestellt hat, das es ausschließlich für den GS für mindestens 1.092 Euro gibt, kann sich über die manuelle Jalousie freuen. Nichts elektrisiert, keine Verwirrung bei der Bedienung, einfach Hand nach oben und Blende nach hinten. Fertig. Fein gelöst ist auch die Brillenablage direkt unter dem mittleren Luftausströmer. Knöpfchen drücken und die Klappe öffnet nach unten, Brille rein oder raus und Klappe mit einem Klack schließen. Generell kann man im Astra fast jede Ablage mit einem Rollo abdecken. Auch deswegen

wirkt der Innenraum sehr aufgeräumt und ruhig. Schade, dass Opel noch immer den Klavierlack mit vollen Händen vergibt. Kratzer, Staub, Fettfinger sind das Ergebnis. Hübsch ist das nur im mit Mikrofaser geputzten Neuzustand. Aber man fühlt sich im Astra dennoch schnell zu Hause, wenngleich er sich nicht mehr opelig anfühlt wie „früher“. So kennt man Schalter und Menüführung beispielsweise von Peugeot, die auch gerade mit dem 308-e als Kombi (Seite 54) starten. Und dennoch versprüht der Astra Eigenständigkeit und Charme.

### Mit physischen Schaltern

Schön auch, dass es im Astra noch physische Tasten unterhalb des Touchscreens gibt. Jeder versteht sofort, was er mit diesen auf „Knopfdruck“ bezwecken kann: Lautstärkeregler, Sitz- und Lenkradheizung und diverse andere Funktionen, man muss nicht einmal hinschauen.

Genau hinsehen sollte man indes, wenn es um das Platzangebot geht. Und jetzt sind wir beim ersten Manko

des Astra Electric (und aller Astra) angekommen: Für einen mehr als 4,60 Meter langen Kombi ist der Beinraum hinten arg eingeschränkt. Da merkt man vom um sechs Zentimeter verlängerten Radstand im Vergleich zum Kurzheck nichts. Und so bietet die Konkurrenz außerhalb des Stellantis-Konzerns an der Stelle deutlich mehr. Schade, denn Opel kann bekanntlich Kombis bauen – seit 70 Jahren übrigens – und da gehört nicht nur der große Kofferraum dazu. Der kann mit 516 Litern Gepäck viel wegpacken und all das lässt sich auch noch gut verzurren. Wer umklappt, erhält nicht nur 1.553 Liter Volumen, er kann auch Dinge bis zu einer Länge von 1,85 Metern reinpacken. In Normalstellung passen quadratische Gegenstände mit einer Kantenlänge von etwas mehr als einem Meter hinein. Laut Opel-Prognose greifen 60 Prozent der Electric-Kunden zum Kombi.

### Astreines Fahrwerk

Was Opel seit jeher auch gut beherrscht, betrifft die Fahrwerksab-



**LED-Licht serienmäßig. Matrixlicht nur für den GS im Paket für 1.555 €.**

stimmung. So spricht auch das Set-up im Astra Electric vorzüglich an, wenn die Straße bereits die besten Jahre hinter sich hat. Fein nimmt das Feder-Dämpfer-Konglomerat die Stöße entgegen, balanciert sie aus und reicht sie nicht an die Insassen weiter. Umso erstaunlicher, dass das auch mit den beim Astra-e stets 18 Zoll großen Rädern klappt.

In Kombination mit der feinfühligsten Lenkung (und einem Wendekreis von deutlich unter elf Metern) lässt sich der Astra Kombi behände durch den Großstadt-Dschungel zirkeln und liegt satt und ruhig auf der Autobahn. Und zwar auch dann, wenn man meint, man müsse die Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h antesten, um zu erleben, wie leise die Windgeräusche dann noch immer sind. Zudem ist die Isolierung von unten ziemlich gut gelungen, denn Wasserspitzen im Radhaus und Starkregen verstummen im Astra (fast).

### Nur 100 kW Ladeleistung

156 PS Leistung liest sich nicht nach viel. Und der Tritt in den Rücken bleibt beim Astra auch in Sportstellung aus. Dafür beschenkt der Rüsselsheimer den Fahrer mit hervorragender Traktion und echter Fahrsicherheit, die sich nicht am zu früh regelnden ESP entlanghangelt. Flott ist man mit dem

Astra-e jederzeit. Vor allem in der City und auf Landstraßen. Wer sich dort oft bewegt, wird wohl mit einem Verbrauch von unter 16 kWh rechnen können. Das liegt im Bereich des WLTP-Wertes und soll rund 400 Kilometer Reichweite ermöglichen. Ein Test bei wärmerer Witterung muss zeigen, was davon in der Realität übrig bleibt.

Kommen wir zu Manko Nummer zwei. Da fällt sofort die geringe maximale Ladegeschwindigkeit auf. 100 kW gibt Opel beim Astra Electric trotz des neu entwickelten Elektromotors, neuen Akkus und dort implementierter neuer Zellchemie an. Das schaffte bereits der Corsa-e im Jahr 2019 und 100 kW markieren 2024 die Untergrenze des Ertragbaren. Inwieweit sich der 100er-Wert lange Zeit konstant halten lässt, muss ebenfalls ein Test zeigen, über eine flache Ladekurve ließe sich Sympathie gewinnen. An der Wallbox macht der Astra-e 11 kW – Standard. Eine optional erhältliche 22-kW-Ladeleistung wäre schön gewesen und würde viele Kunden begeistern – gerade im Flotteneinsatz.

### Besser als die Verbrenner

Denn um ehrlich zu sein, passt der Astra Sports Tourer Electric dort hervorragend hin. In vielen Fällen wohl sogar besser als die Benziner und Diesel zwischen 110 bis 130 PS. Das, was

man beim 130-PS-Benziner beispielsweise vermisst, den Feinschliff im Antrieb, besitzt der Electric. Und die Plug-in-Hybride mit 180 bis 225 PS nerven mit ihrem einphasigen On-board-Ladern und einem Tankinhalt von schmalen 42 Litern, was Reichweiten ergibt, die nicht weit entfernt von denen des Electric sind – na ja, fast zumindest. Daher gibt es sehr wenig am Opel Astra Sports Tourer Electric auszusetzen. Selbst das Gewicht ist für ein Elektrofahrzeug mit diesen Abmessungen vorbildlich: 1.785 Kilogramm wiegt der Kombi in Vollausrüstung.

So kommen wir zum dritten echten Manko. Was fehlt noch? Richtig. Der Preis. Ja, Autos werden teurer und teurer und viele Kunden rechnen nicht mehr im Kaufpreis, sondern in Leasingraten und beschummeln sich dabei oft selbst, wenn die Anzahlung unter den Tisch fällt. Wir sehen mindestens 36.550 Euro (netto) für die gut ausgestattete Basisversion. Der Testwagen schnuppert nicht nur an der 50.000er-Marke (brutto), er übersteigt diese. Dafür gibt es dann eben auch Elektrofahrzeuge der Mittelklasse mit größerem Akku und mehr Ladeleistung. Aber eines gibt es dann noch nicht: einen sehr gut gemachten, astrein verarbeiteten Elektrokombi aus Rüsselsheim, in dem man sich wohlfühlen kann. *mb*



**Die Kombitugenden hat sich der Opel Astra Sports Tourer Electric bewahrt.**