



Rüsselsheimer Bubb

Der Astra ist einer der wenigen Kompakten, die in Deutschland produziert werden. Das macht ihn erstrebenswert und hochpreisig zugleich. Was kann der Plug-in-Hybrid?

Fotos: Dani Heyne (2) | Axel Wierdemann (2)

Als Plug-in- und Elektroversion ist der modernisierte Astra besonders günstig für Firmenwagenfahrer.

Ingolstadt, Leipzig, Sindelfingen, Rüsselsheim, Wolfsburg und Zwickau. So lauten die Orte, in denen in Deutschland noch Kompaktklasseautos produziert werden. Audi A3, BMW 1er, Mercedes CLA (kaum mehr Kompaktklasse), VW Golf und VW ID.3/Cupra Born. Die Mercedes A-Klasse läuft noch bis zirka 2028 weiter, allerdings wird diese fortan in Ungarn gefertigt. Der Golf wandert jetzt von WOB nach Mexiko und die Elektro-Twins siedeln vom Osten in den Westen.

Opel hält noch an der Tradition fest, den Astra in Deutschland zu fertigen. Zudem rollt in Rüsselsheim der Technikbruder DS 4 vom Band – ein teures Pflaster. Damit sind wir beim negativen Aspekt eines Astra anno 2026. Er startet ab 27.730 Euro (145 PS, 7-Gang-DKG) – ein (schwächerer) Golf ab 24.700 Euro. Wir konzentrieren uns auf den Plug-in-Hybrid, ab 33.580 Euro. Unser „Ultimate“ markiert das obere Ende der Fahnenstange – ausstattungs-technisch und preislich. Macht mindestens 37.170 Euro. Wer rund 27 Zentimeter mehr Astra will, zahlt 1.260 Euro mehr und bekommt den Sports Tourer (Kombi).

Beim aufgefrischten Astra leuchtet nun stets der Blitz. Spannender sind die neuen Leuchtmittel in den Scheinwerfern. In der Basis gibt es nun ein

Projektionsmodul, serienmäßig eine Fernlichtautomatik und die Lichtausbeute soll aufgrund erhöhter Lumenzahl und weiterer Maßnahmen besser sein. Im Testwagen: „IntelliLux HD LED“, Serienbestandteil aller „Ultimate“, Extra bei der mittleren GS-Line (1.260 Euro im Tech-Paket) und nicht zu haben im „Edition“. Das HD-Modul befindet sich innen im Scheinwerfer und pixelt pro Scheinwerfer 25.600 Mal mit 2.000 Lumen. Zuvor waren es 84 Elemente pro Seite.

Neu modelliert wurden die Vorder- und GS stets installierte AGR-Gestühl ist exzellent justierbar, für breitere Körper jedoch knapp geschnitten. Der Edition bekommt einen zertifizierten Fahrersitz, sobald das Winterpaket für 750 Euro bestellt wurde. Viele Optionen gibt es im Astra nicht. Auch Opel verschlankt den Bestell-, Produktions- und Logistikprozess.

Der Astra ist fortan frei von kratz- und schmutzempfindlichem Klavierlack. Ähnlich wie im Grandland schimmert eine mattgraue Kunststoffbeschichtung auf der Mittelkonsole und verspricht Haltbarkeit. An der fummeligen Automatikbedienung hat sich indes nichts getan.

Laut Opel wurde das Kombiinstrument grafisch aufgefrischt, der Nut-

zer merkt davon wenig. Dafür nervt die „Information“, die gelb und groß eingeblendet wird, falls der Scheibenwischer auf „Auto“ gestellt wird. Dieselbe Information wird zeitgleich ins glasklare Head-up-Display eingeblendet. Justiert wird dieses mittels Schalter zum Verstellen der Außenspiegel.

Neu ist im Astra die Gesichtsüberwachung in der A-Säule. Ab Juli für alle neu zugelassenen Autos Pflicht. Immerhin: Das System nervte auf den rund 200 gefahrenen Kilometern nicht. Das Abschalten des Tempowarner gelingt nach wie vor mit einem Druck auf die Taste mit dem Autosymbol unter dem Mittendisplays und dann im Display selbst. Das Einstellen der Klimaanlage geschieht über echte Tasten, für die Lautstärke gibt es den Drehregler. Hier fühlt man sich wohl. Die Materialien verströmen eine gewisse Noblesse – auch ohne Leder.

Beim Thema Fahren hat der Astra Plug-in-Hybrid bereits im Sommer 2025 ein Update bekommen. Nominell gut 80 Kilometer Reichweite soll er stromern – nach wie vor das unterste Ende des Segments. Beim Fahren im zehnten Grad kühlen Kroatien haben wir 70 Kilometer geschafft. Dann springt der Verbrenner hör- und spürbar an. Dabei handelt es sich nach wie vor um einen 1,6-Liter-Turbo. Dieser



1 Die Sitzposition ist nah an perfekt. Die Bedienung des Astra gelingt oft intuitiv. Das vergleichsweise kleine Display kann auch erfreuen. **2** Klavierlack ade. Vermutlich sieht die Mittelkonsole mit neuer Oberfläche lange gut aus.

leistet 150 PS, in Kombination mit dem Elektromotor stehen 195 PS im Prospekt. Die Beschleunigung ist angenehm spontan und linear. Mit 225 km/h kann der Astra auch auf der deutschen Autobahn die linke Spur lange für sich beanspruchen. Dass der Vierzylinder dabei hörbar seine Anstrengungen kundtut, erinnert einen wieder daran, elektrisch fahren zu wollen. Denn vor allem im E-Modus ist der Astra flüsterleise. Mitverantwortlich für die gute Akustik sind die beim Ultimate laminierten Scheiben, die es beim Edition und GS im Komfortpaket für 400–210 Euro gibt.

Opel Astra Plug-in-Hybrid Edition

Preis ab: 33.580 €

R4/1.598 | Frontantrieb

System: 144 kW/196 PS | 360 Nm

7,6 s | 225 km/h | 7-Gang-DKG

E-Reichweite: 84 km

WLTP: 2,2 L + 12,6 kWh

5,5 l (leerer Akku) | 51 g/km

Laden: AC 7,4 kW

Maße: 4.374 x 1.859 x 1.472 mm

Kofferraum: 310–1.236 Liter

Versicherung: KH 14 | TK 22 | VK 21

Service: 1 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Akku: 8 Jahre/160.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Jetzt Doppelkupplung

Das Antriebs-Duo sektioniert doppelgekuppelt zwischen sieben Gängen, schnell, ruckfrei und angeblich effizienzsteigernd: 0,8 Liter Minderverbrauch beim Fahren mit leerem Akku (es sollen 5,4 Liter/100 km sein) gibt Opel nach der Umstellung vom Achtgang-Automaten an. Per Schaltpad sind die Gänge ansteuerbar. Zudem gibt es am Automatikbedienelement eine „B-Taste“, die die Rekuperation erhöht – sofern man sie trifft.

17,2 kWh lautet der Bruttowert des Akkus. Zuvor waren es 12,4 kWh. Jedoch hat genau dieser Mehrwert beim Astra einen faden Beigeschmack. Denn der Astra lädt nur einphasig und im besten Fall mit 7,4 kW. In der Realität, beispielsweise an der Wallbox, kommen meist nur 3,7 kW an, da Deutschland auf dreiphasige (nicht öffentliche) Lademöglichkeiten aus-

gelegt ist. So braucht es meist rund fünf Stunden „bis voll“. Das macht die Konkurrenz von VW, Cupra, Audi, Mercedes und Škoda besser – und bietet auch in der Kompaktklasse 11 kW.

Gut fühlt sich das neu kalibrierte Setup der Lenkung an. Nicht, dass die Abstimmung zuvor träge war, jetzt aber soll alles noch akkurater einlenken, durchlenken und stoisch geradeauslenken. Das passt zum grundsätzlich straff abgestimmten Fahrwerk, das dem gut 1,7 Tonnen schweren Plug-in-Hybriden spendiert wurde. Reserven bei groben Fahrbahnschäden sind vorhanden, ein knackig sauberes Fahrerlebnis garantiert.

Für alle, die keinen Plug-in wollen: Die Rüsselsheimer bieten weiterhin einen 130-PS-Diesel (mit 8-Gang-Automatik) sowie den 145-PS-Mildhybrid an. Der technisch sanft aufgefrischte 156-PS-Elektro-Astra mit nun 58-kWh-Akku wäre auch eine Option. *mb*



Im Gegensatz zur Front hat sich am Heck und an der Seite nichts verändert.