

---

## Praxistest Opel Astra GSe: Ohne Saft wenig Kraft

Von Frank Wald, cen

Nüchtern betrachtet ist der Opel Astra GSe das neue Spitzenmodell der Kompakt-Baureihe. Auch wenn die Rüsselsheimer die Plug-in-Hybrid-Variante lieber als Mitglied einer neuen Submarke sehen, die „sportliches Fahren mit Umweltbewusstsein“ verbinden soll. Den nachhaltigeren Eindruck in der alltäglichen Praxis hinterlässt eindeutig ersteres. Und das liegt nicht nur an dem 165 kW (225 PS) starken Motoren-Zwitter mit Achtgang-Wandlerautomatik. Auch in Sachen Fahrwerk und Lenkung hat Opel den vielfach im Stellantis-Konzern genutzten Antrieb noch einmal nachgeschärft und den eigenen Stempel aufgedrückt.

So zeigt sich der Astra GSe mit trittfester Traktion und präzisiertem Handling deutlich agiler als seine Modellbrüder. Statt Adaptiv-Fahrwerk sorgen hier Koni-Stoßdämpfer mit FSD-Technologie (Frequency Selective Damping) für eine alltagstaugliche Balance aus Dynamik und Komfort. Je nach Bewegungsfrequenz des Fahrzeugs wird dabei die Federung beim sportlichen Fahren härter und straffer, nimmt man den Fuß vom Gas, ist es umgekehrt. Damit legt sich der stärkste Plug-in-Hybrid-Astra ebenso gekonnt in die Kurven, wie ihn auch schlechtere Straßenabschnitte nicht aus der Ruhe bringen. Insgesamt verhält sich das Fahrwerk in den meisten Situationen ordentlich stabil, kaschiert wirkungsvoll leichte Wankbewegungen bei schnellerer Kurvenfahrt und bügelt trotz Tieferlegung auch Bodenwellen noch souverän aus.

### Motoren-Duett mit Bumms

Und doch, so dynamisch das Räderwerk auch reagiert, ist der immerhin 1,7 Tonnen schwere Top-Astra nicht gerade das, was man eine „Sportskanone“ nennt. Der elektrische Boost schubst den Wagen zwar linear und kräftig voran, sorgt auch bei so manchem spontanen Überholmanöver noch für den zusätzlichen Kick, entwickelt das Motoren-Duett aus 180 PS (133 kW) starkem 1,6-Liter Turbo-Vierzylinder und 81 kW-E-Maschine mit 360 Newtonmeter Systemdrehmoment doch genügend Bumms via aufmerksam schaltender 8-Stufen-Automatik, den Standardsprint aus dem Stand in 7,5 Sekunden auf Tempo 100 zu absolvieren. Anders sieht es aber aus, wenn dem 12,4 kW-Akku langsam aber sicher der Saft ausgeht. Dann wirkt der Antrieb zäh und reagiert auf spontanen Leistungsabwurf mit angestrengtem Dröhnen. Auch der Spritverbrauch klettert dann merklich in die Höhe. Sind die normierten 1,2 Liter ohnehin EU-regulatorische Illusion, zeigte der Bordcomputer im Hybrid-Betrieb rund 5,5 Liter, die mit leerem Akku auch schnell drei Liter mehr werden konnten.

Und lässt man den sportlich avisierten Ambitionen freien Lauf, sind die maximal 64 Kilometer elektrische Reichweite leider auch schnell aufgebraucht. Wobei in realiter, abhängig von Außentemperatur und Anforderung, ohnehin kaum mehr als 50 Kilometer zur Verfügung stehen. Aber diesen Umstand teilt sich der Plug-in-Astra mit fast jedem gängigen Teilzeitstromer, die in der Regel auf dem Papier mehr versprechen als sie auf der Straße halten können. Umgekehrt dauert es mit dem serienmäßigen 3,7-kW-Onboard-Ladegerät gute vier Stunden, bis der Speicher wieder gefüllt ist. Mit dem optionalen 7,4-kW-Charger (500 Euro) plus Kabel (250 Euro) klappt es auch in der Hälfte der Zeit.

### Top-Astra ist kein Schnäppchen

Auch zu sehen ist von der sportlichen Ausrichtung wenig. Außen fallen die serienmäßigen, von der Konzeptstudie Manta GSe ElektroMOD inspirierten, schwarzen 18-Zoll-Leichtmetallräder ins Auge, ebenso wie der markante Vizor-Grill und die Frontschürze. Beide sind ebenfalls in schwarz lackiert wie auch das schwarze Dach, das immer zur Serie gehört. Innen gibt es ebenso formschöne wie ergonomiefreundliche Alcantara-Integralsitze, die guten Seitenhalt bieten und das bekannte AGR-Zertifikat (Aktion Gesunder Rücken) tragen. Ansonsten verzichtet der Astra GSe weitgehend auf die üblichen Sportabzeichen, weder ein besonderes Lenkrad, Instrumentierungen oder Materialien sind zu finden. Dafür ist die Ausstattung nahezu komplett. Digital-Cockpit,

---

Navigation und Multimedia mit 10-Zoll-Tochdisplay, Sitzheizung sowie eine Assistenzarmada inklusive Abstands-Tempomat mit Stoppfunktion, aktiver Spurhalte-Assistent, Querverkehrs-, Müdigkeits- und Toter-Winkel-Warner oder 360-Grad-Kamera gehören zur Werksausstattung dazu.

Bleibt am Ende die Frage, für wen der Astra GSe eigentlich gedacht ist: Für sportlich gesinnte Berufspendler, die es hinterm Ortsausgangsschild krachen lassen? Eilige Dienstwagenfahrer, die nach dem Wegfall der staatlichen PHEV-Förderung bei der Versteuerung immer noch vom halbierten Steuersatz profitieren? Oder urbane Familien, die sich mit ihrem Shopping-Shuttle vom Mainstream absetzen wollen? In jedem Fall sollten sie über eine dicke Briefftasche verfügen. Denn der Top-Astra ist kein Schnäppchen. Zum Grundpreis ab 46.160 Euro startet aktuell der Konfigurator, gut 4000 Euro mehr als VW zuletzt für sein Kompakt-Pendant, den noch etwas stärkeren GTE verlangte. Immerhin ist die Aufpreisliste dann nur noch kurz. Unter anderem adaptive Matrix-LED-Scheinwerfer (1300 Euro) Head-up-Display (800 Euro), Glasschiebedach (1000 Euro) und Nappa-Leder-Ausstattung (1310 Euro) lassen den Preis dennoch über die 50.000-Euro-Hürde springen. (cen/fw)

#### Daten Opel Astra GSe

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 1,86 x 1,44  
Radstand (m): 2,68  
Antrieb: Plug-in-Hybrid, 1,6-Liter-Trubobenziner, Frontantrieb, 8-Stufen-Automatik  
Systemleistung: 165 kW / 225 PS  
Max. Drehmoment: 360 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.  
Energieverbrauch (WLTP): 1,2-1,1 l und 15,3 – 15,0 kWh  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (WLTP): 26-25 g/km  
Batteriegröße: 12,4 kWh  
Reichweite (WLTP): 63-64 km  
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1703 kg / max. 447 kg  
Kofferraumvolumen: 352-1268 Liter  
Basispreis: 46.160 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



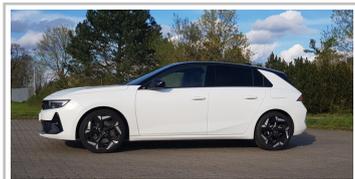
Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel

---



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra GSe.

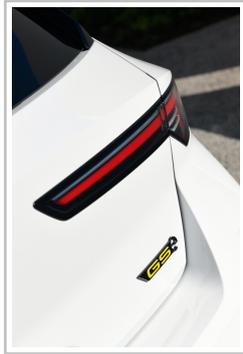
Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel

---



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel

---