



Opel Astra Sports Tourer GSE

Ce ne sont pas les chiffres qui comptent, mais l'expérience

Essai de voitures | Opel a utilisé le label "GSE" pour la première fois en 1970. À l'époque, ce sigle signifiait "Grand Sport Einspritzung" et désignait des versions exclusives offrant un luxe supplémentaire et un caractère sportif. Aujourd'hui, ce label légendaire est de retour, mais avec deux changements majeurs. Il signifie désormais "Grand Sport Electric" et s'applique également aux voitures de tous les jours. Cela prouve-t-il la magie de GSE ?

Les premiers modèles GSE étaient de grandes berlines et des coupés sportifs, à savoir l'Opel Commodore de 1970 et l'Opel Monza de 1978. C'est une sacrée différence avec le break Astra de 2023 ! Pourtant, Opel est convaincu que l'EGE peut faire la différence, précisément dans une voiture familiale. Ceux qui sont contraints de dire adieu à une voiture de loisir en raison de l'agrandissement de la famille pourraient encore trouver l'exclusivité dans un modèle GSE.



Et cette exclusivité commence évidemment par le look. L'Astra possédait déjà une barre noire reliant les phares. Pour la GSE, un pare-chocs avant plus agressif,

un toit noir et des coques de rétroviseurs noirs sont ajoutés. De plus, la GSE est équipée de jantes uniques de 18 pouces.

Espace et équipement

Le GSE dispose de sièges sport avec appuis-tête intégrés (qui ne sont pas assez hauts pour tout le monde). La sellerie en alcantara leur confère un aspect particulier. En partie à cause des grands sièges sport, l'espace pour les jambes à l'arrière est modéré.



Le "Sports Tourer" (break) conduit ici a un empattement plus long que l'Astra à hayon (5 portes) ainsi qu'un porte-à-faux plus long derrière les roues arrière. Le coffre est donc beaucoup plus grand. Il mesure 103 cm de long et a une capacité maximale de 1 635 litres (1 554 litres pour l'hybride rechargeable). L'Astra Sports Tourer est donc moyennement spacieuse pour une voiture de ce segment.

La disposition du tableau de bord est en désaccord avec celle des GSE classiques. Là-bas, la règle était la suivante : plus il y a d'horloges et de jauges, mieux c'est. Peu importe s'ils affichaient des informations inutiles, cela avait l'air intéressant et c'est ce qui comptait. L'Astra, au contraire, a un "habitacle désintoxiqué" et cela signifie que tout ce qui est superflu est perçu comme une distraction indésirable. Le nombre de boutons et de leviers est donc minimal. Deux écrans réunis, avec une petite coupure juste derrière la jante du volant, forment une unité et fournissent des commandes pour presque toutes les fonctions. Même la disposition des écrans est

minimaliste, pour une tranquillité maximale dans l'habitacle.

L'équipement est moderne et complet. Bien qu'étant la version la plus exclusive de l'Astra, la GSE n'est pas la plus luxueuse. Par exemple, les phares à matrice intelligente d'Opel ne sont disponibles qu'en option. En revanche, l'équipement de série comprend un système d'infodivertissement avec navigation et un ensemble de dispositifs de sécurité active (prévention des accidents) regroupés sous le nom de "Drive Assist".

Hybride rechargeable

GSE signifie désormais "Grand Sport Electric" et la propulsion est assurée par un moteur électrique. Ou plutôt : la moitié de l'entraînement. En effet, l'Astra est une hybride rechargeable, également appelée PHEV (plug-in hybrid electric vehicle). Ce groupe motopropulseur se compose d'un moteur à essence 1,6 litre de 180 ch / 250 Nm et d'un moteur électrique. Ensemble, ils produisent 225 ch / 360 Nm (l'Astra hybride rechargeable standard produit 180 ch / 360 Nm). L'Astra a ainsi deux visages.



Avec une batterie pleine (2 heures de charge), l'Astra peut parcourir environ 60 km grâce au seul moteur électrique. L'Astra est alors silencieuse, souple et rapide comme une voiture électrique. Lorsque la batterie est vide, le moteur à essence prend en charge la majeure partie de la conduite. Ce n'est qu'en cas de montée ou d'accélération que le moteur électrique vient en aide à la réserve que l'électronique laisse toujours dans la batterie. La différence entre le mode

tout électrique et le mode hybride est minime. La réponse à l'accélérateur et les bruits de roulement restent pratiquement les mêmes, ce qui est une bonne performance de la part de Vauxhall.

Lorsque le mode sport est sélectionné, l'Astra montre un caractère complètement différent. Les deux moteurs s'unissent alors pour donner le meilleur d'eux-mêmes et c'est comme si la voiture avait toujours un vent arrière. La GSE réagit alors avec ardeur à l'accélérateur et augmente constamment la puissance jusqu'à un pic pour des sensations supplémentaires. Malgré sa puissance généreuse, l'Astra GSE n'est pas une voiture vraiment rapide. Son poids est trop élevé pour cela. Malgré un système "Sound Enhancement", la voiture reste si silencieuse que la sensation de vitesse est légère.

Caractéristiques de conduite

La grande différence entre une Astra standard et cette Astra GSE réside dans le comportement. La GSE est équipée d'amortisseurs qui réagissent différemment en fonction de la fréquence des bosses. Elle trouve ainsi son propre équilibre entre sportivité et confort. De plus, la direction a été rendue plus directe (9% selon les ingénieurs) avec une position centrale plus claire. Ainsi, même en conduisant calmement, il est clair qu'il ne s'agit pas d'une Astra ordinaire.



Malheureusement, cela rend également plus perceptible le fait qu'il s'agit d'une Astra lourde. Le conducteur remarque clairement que la masse veut

aller tout droit, et dans les virages pris trop rapidement, la voiture présente clairement un sous-virage (tendance à glisser sur les roues avant). Bien entendu, l'électronique empêche que cela ne se produise. Bon à savoir également : malgré la vivacité accrue, le GSE n'est jamais nerveux au point de donner facilement la nausée aux passagers sur une piste sinueuse.

En même temps, la meilleure communication avec la mécanique fait de la GSE une voiture beaucoup plus intéressante à conduire qu'une Astra standard. Cette dernière préfère s'annuler, alors que la GSE implique le conducteur dans la conduite. Pour ceux qui n'aiment pas conduire, la GSE est donc une perte d'argent. Au contraire, ceux qui recherchent une voiture fonctionnelle qui offre également le plaisir de conduire et l'exclusivité, la GSE est un complément bienvenu à la gamme existante.

Enfin, l'Astra GSE et l'Astra Sports Tourer GSE disposent de la même technologie de suspension, mais avec des ajustements mineurs pour compenser la différence de poids. Selon Vauxhall, cela leur confère un comportement identique. Lors du test, cependant, le break a été perçu comme légèrement plus ferme et donc légèrement plus dynamique. Donc, en cas de doute, choisissez le Sports Tourer.



Conclusion

Qu'apporte le label GSE classique à une voiture familiale contemporaine ? Beaucoup, mais pas trop. GSE désigne désormais une version à propulsion

(partiellement) électrique au caractère sportif. Les différences d'habillage sont mineures, notamment parce que l'Astra a déjà un look imposant par nature grâce au panneau noir entre les phares ("Opel Vizor").

La propulsion hybride rechargeable (très puissante) apporte un confort supplémentaire et réduit les coûts au quotidien. Lorsque les deux moteurs s'associent, l'Astra GSE se montre enthousiaste et déterminée, mais jamais excessivement rapide. La suspension modifiée assure une meilleure communication entre la mécanique et le conducteur et donc une expérience plus intense. Et c'est exactement ce qui caractérise l'Astra GSE : ce ne sont pas les chiffres sur le papier qui comptent, mais l'expérience. ■



Spécifications

Opel Astra Sports Tourer GSE

Dimensions et poids



Longueur x largeur x hauteur	464 x 186 x 148 cm
Empattement	273 cm
Poids	n.b.
Remorque	750 kg
Remorque avec frein	1.450 kg
Capacité carburant	42 l
Espace bagage	516/1554 l
Taille du pneu	R18

Moteur et prestations



Puissance du moteur	1598 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	225 ch @ 6000 tpm
Couple	360 Nm @ 1750 tr/min
Traction	roues avant
Accélération 0-100 km/h	7.5 s.
Vitesse maxi	235 km/h
Consommation moyenne	1.1 l / 100 km
Conso urbaine	n.b.
Consommation sur autoroute	n.b.
Emissions de CO2	25 Gr./km

Prix

Prix	45 650 €
Prix du modèle de base	29 250 €