Essai – Opel Astra GSe : La Grand Sport du 21ème siècle

Pour les jeunes d'aujourd'hui, voiture sportive rime avec hybride et électricité. Adieu les gros moteurs thermiques ou turbocompressés. Alors Opel dégaine une sportive du 21ème siècle, l'Astra GSe ou Grand Sport e pour… hybride rechargeable ! Abaissée de 10 mm et équipée d'une motorisation de plus de 200 ch, elle existe aussi en version break. Fait-elle le poids face à la concurrence ? C'est ce que nous allons découvrir ensemble.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'598 cm^3
- 225 ch à 2'500 t/min
- 360 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'705 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'374 x 1'860 x 1'442
- Conso. mesurée : 5.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 26 g/km (C)
- dès CHF 49'990.-, mod. essayé: CHF 52'080.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte, Xavier Bais

En parallèle de sa gamme tout électrique complétée récemment par la Corsa et justement l'Astra, la marque de Rüsselsheim nous propose son Astra haut de gamme avec une motorisaiton hybride rechargeable et une appellation que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaîtrent : GSe.

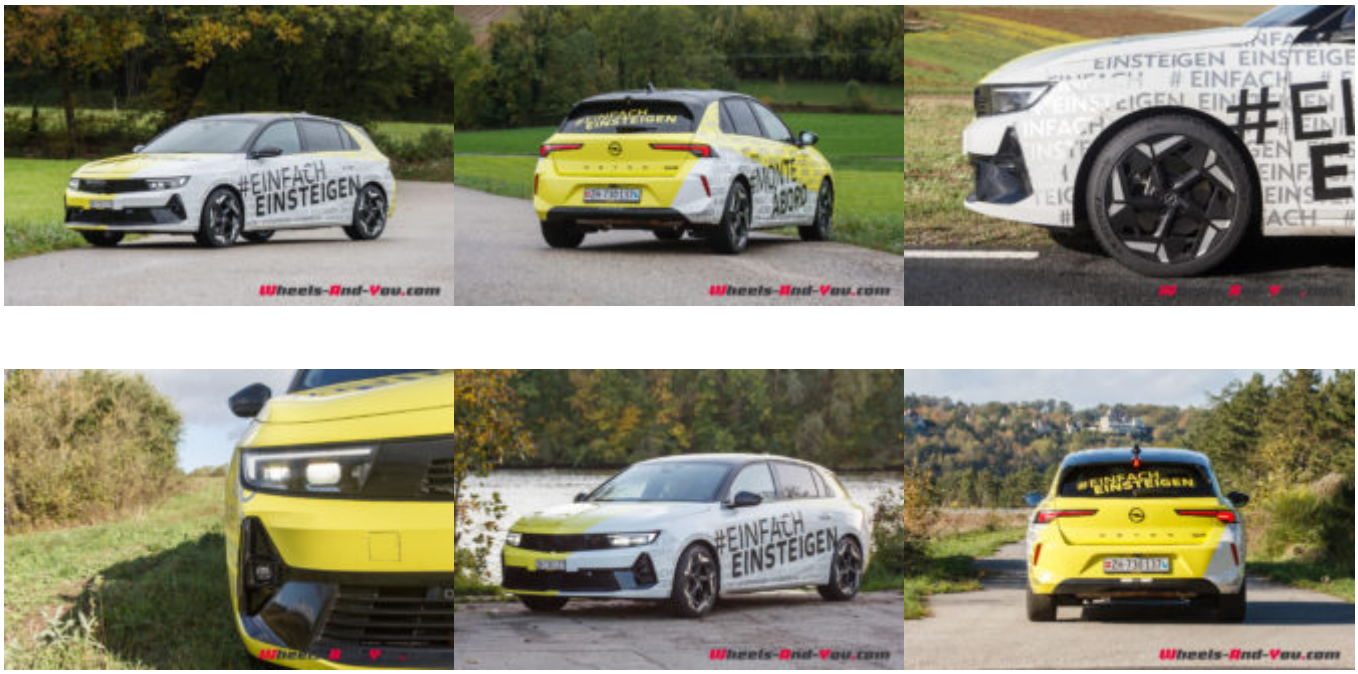
Dans les années septante, le sigle GSe désignait une version sportive, comme sur la Commodore ou la Monza. Une chose est certaine : le e, désormais minuscule, ne signifie plus « Einspriztung » (injection) mais bien « électrique ». Les temps changent et Opel amorce sa transition avec une voiture qui a fort à faire dans sa catégorie où la concurrence est vive. Voyons si elle peut tirer son épingle du jeu.

A l'extérieur

Esthétiquement, l'Astra GSe ne se singularise pas vraiment du reste de la gamme. Rien à voir avec les générations « OPC ». Elle est toutefois un peu plus trapue et rabaissée. Elle arbore les étonnantes jantes de 18'' qu'exhibait le concept Manta GSe en 2021. Ces jantes sont en alliage recouvert d'enjoliveurs en plastique et cela ne se voit pas.

Quelques éléments aérodynamiques, dont le béquet arrière, l'angle des fenêtres arrière, le sigle GSe et l'insigne Opel sont peints en noir laqué ; ils s'accordent avec le toit et les rétroviseurs pour réhausser la touche sportive de la GSe. Détail sympa, la forme verticale du troisième feu stop dans l'alignement de l'antenne. A l'image d'une Golf GTi, l'Astra se veut Grand Tourisme « Sport Chic ».

De profil, elle est effilée et semble assez longue, comme un mini break. L'arrière est sobre et ressemble beaucoup à la production actuelle. Je ne vous parle pas de la couleur de ma voiture d'essai puisqu'elle arbore un covering invitant à monter à bord.



A l'intérieur

Je trouve l'intérieur des Golf austère mais dans l'Opel Astra GSe, c'est pire. Moi qui aime l'originalité et la couleur, je ne suis pas servi. Heureusement, les sièges, certifiés par une association allemande qui œuvre pour la santé du dos, semblent confortables et je les trouve beaux.

Une grande dalle numérique permet de gérer la voiture et les aides à la conduite qui sont maintenant au niveau des meilleurs. Entre les sièges avant, la console centrale propose des rangements occultés par des petits volets. La finition noir laqué est belle mais trop fragile : elle est déjà toute rayée après seulement 3'000 km au compteur. On actionne la transmission par un bouton-poussoir avec, signalé sur sa gauche, la sélection choisie R, N et D. Un autre bouton-poussoir P actionne le frein à main.

A cause des batteries, le coffre ne dépasse pas 352 litres, soit 70 l de moins qu'une Astra essence ; un peu juste pour quatre personnes même s'il est assez carré. Les places arrière offrent de l'espace pour deux personnes mais, tout comme à l'avant, les personnes de plus d'un mètre quatre-vingts devront pencher la tête pour s'y installer. L'accès dans une Golf ou une Peugeot 308 est plus facile.

Sous le capot

Pour animer cette Astra GSe, on retrouve le quatre cylindres 1,6 litre turbo du groupe Stellantis associé à un moteur électrique de 110 ch situé sur l'essieu avant. L'ensemble délivre une puissance de 225 ch et un couple de 360 Nm, soit la même chose que la Peugeot 308 PHEV essayée l'année dernière, sa cousine française. Suffisant pour abattre le 0 à 100 km/h en 7,5 s et atteindre une vitesse max de 235 km/h.

La batterie, d'une capacité de 12,4 kWh brute, permet de parcourir 64 km en tout électrique selon la norme WLTP. En ville, on doit pouvoir approcher les 55 km mais sur les routes de montagne, je n'ai pu dépasser 44 km en régénérant un maximum à la descente, de quoi récupérer 4 km. Celui qui peut recharger chaque jour et effectuer des kilomètres en ville trouvera dans l'Astra GSe tous les atouts que peut offrir une hybride rechargeable. Pour les longs parcours, inutile de compter sur une recharge rapide car dans le meilleur des cas et en ayant coché l'option chargeur 7,4 kW, il ne faut pas moins d'1h40 pour une charge complète. Sur prise domestique, c'est même 5h30.

La consommation d'essence sur routes mixtes frôle les 9.0 l/100 km en thermique alors que sur le même parcours, le mode hybride la modère à 5.5 l/100 km.

Au volant

Je garde en mémoire le comportement de la Peugeot 308 PHEV et j'ai hâte de voir ce que cette Astra GSe propose sur des suspensions rabaissées et pilotées électroniquement.

Je trouve vite une position de conduite agréable. Toutefois, faisant plus de 1.70 m et aimant être assis bas, l'affichage tête haute se cache derrière le tableau de bord. J'ai cherché pour le placer plus haut mais en vain. Je dois dire que le siège m'enveloppe bien. Il est ferme juste comme il faut et très confortable, même après des heures de route. Confortable, la GSe l'est aussi. Je m'attendais à plus de raideur dans l'amortissement mais force est de constater que les amortisseurs Koni FSD (Frequency Selective Damping) offrent une filtration efficace et une tenue de route remarquable, même en haussant le ton. Le train avant est précis, la direction est ferme et renvoie bien les informations sur l'état de la route.

Sur très mauvaise route, la Peugeot 308, moins basse, me semblait plus à son aise. Mais j'avoue avoir une petite préférence pour cette Astra plus typée sport dans son comportement général même. Globalement, l'Astra GSe offre un certain plaisir de conduite à condition de disposer de toute la puissance thermique et électrique. Car hélas, une fois la batterie vide, le poids de la voiture se ressent et de pseudo-sportive, elle devient une simple bonne routière. Dommage car le châssis est bien affuté. Les accélérations sont vives malgré des montées en régime linéaires. C'est le couple électrique, disponible dès les plus bas régimes, qui pousse cette Astra. Le son du moteur en pleine charge n'est pas extraordinaire et pas vraiment sportif. La boîte automatique à 8 rapports manque vraiment de réactivité. On voit qu'elle a été programmée pour offrir un fonctionnement en douceur sur le couple du moteur.

En mode sport, la direction se raffermit et un son artificiel apparaît, diffusé par un haut-parleur dissimulé sous la moquette du coffre. Je m'en passerais bien.

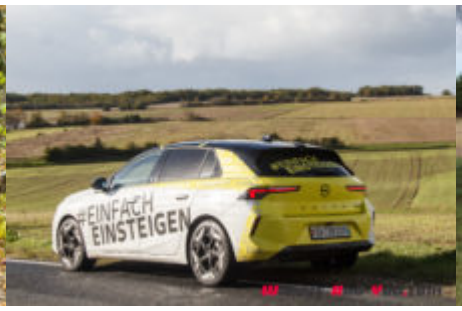
L’ESP devient plus permissif mais j’avoue que sur route, il est difficile de vraiment cerner et approcher les limites du châssis. Le freinage, bien qu’endurant et offrant une bonne puissance, n’est pas des plus agréable car la pédale n’est pas franche, voire « spongieuse », donnant l’impression d’un manque de mordant. Pourtant, les distances de freinage sont bonnes. Le train avant se place correctement mais l’arrière n’enroule pas et avec le poids, la tendance au sous-virage se fait sentir. Les pneumatiques Michelin Alpin tout neufs ne mettent peut-être pas en valeur le châssis. Cette GSe n’est pas une OPC et c’est en hybride que cet Astra est la plus agréable à rouler. D’autant que les passages de l’électrique au thermique sont presque imperceptibles.

En ville, en mode tout électrique, la douceur et le silence font merveille. Sans être d’un gabarit de poche, on peut facilement accéder à toutes les places de parking, bien aidé par les aides à la conduite. Des aides par ailleurs pas toujours agréables, en particulier le franchissement de ligne qui, sur route, est à déconnecter impérativement via l’écran central. J’aurais préféré un bouton dédié car cela devient vraiment dangereux de tout devoir gérer via les écrans. Sur autoroute, l’Astra GSe est très confortable et agréable à vivre, les différentes assistances à la conduite permettant une conduite décontractée. Le radar de distance, bien calibré, marche de pair avec le régulateur de vitesse. Seule la consommation une fois les batteries vides ne plaide pas en faveur de la GSe. Un bon point encore pour l’éclairage LED Matrix Light qui éclaire la route avec intelligence et rapidité.

Verdict

L'Astra GSe est une « sportive » du 21ème siècle. La puissance est bien présente mais la surcharge pondérale liée aux batteries aussi, et pas qu'un peu. Malgré ce lest, elle accélère correctement lorsqu'elle bénéficie de toute sa puissance. Pourtant, indépendamment de l'excellent travail sur le châssis, cette Astra ne procure pas de pur plaisir au volant ni de conduite réellement sportive. La GSe est plus typée Grand Tourisme que Grand Sport.

Notre Opel est très agréable et confortable au quotidien si tant est qu'on puisse l'utiliser en mode hybride et donc la recharger chaque soir. Les gros rouleurs n'ont aucun intérêt à choisir cette version au châssis affuté. Une Astra GS hybride de 180 ch fait très bien l'affaire pour moins cher. Car à CHF 49'990.-, cette Astra GSe est n'est pas bon marché par rapport à son potentiel sportif et cela malgré l'équipement complet proposé de série. Ce tarif fera sans doute réfléchir l'acheteur pour qui l'appellation GSe ne résonne pas dans son âme.



Prix et options – Opel Astra Hybrid GSe

Prix de base : CHF 49’990.-

Toit ouvrant électrique en verre : CHF 1’400.-

7,4 KW Chargeur intégré 1 phase : CHF 690.-

Prix TOTAL : CHF 52’080.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cette Opel Astra Hybrid GSe, ainsi qu’au garage Emil Frey Genève Adrien-Wyss aux Acacias pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Opel Insignia GSi Grand Sport 2.0 diesel : Là où on ne l'attend pas…

Essai – Opel Ampera-e : Le tout électrique allemand

Essai – Opel Zafira 1.6 ECOTEC : Un nouveau Z pour le BlitZ

Essai – Opel Mokka X : Crossover caféiné, on n'est pas chocolat !

Essai – Opel Astra 1.6 Turbo : Le renouveau d'une étoile

Premier contact – Opel Astra Sports Tourer : La voiture de l'année en break !

Essai – Opel Corsa OPC : Bombinette allemande à la chasse des petites françaises

Essai – Opel Corsa 1.0 EcoFLEX : 5eme gène !

Essai – Opel Adam S : Une petite bombe parfaitement maîtrisée…

Essai – Opel Adam Rocks : Citadine en tenue Rock and Roll

Essai – Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

Essai – Opel Mokka : SUV expresso

Essai – Opel Adam : Glamour, un peu, beaucoup, passionnément

Essai – Opel Astra OPC : Opel et les Perfs' sous Contrôle

Essai – Opel Ampera : L'hybride 2.0 ?

Nouveauté – Opel Corsa

Nouveauté – Opel Astra

Présentation – Opel Grandland

Présentation – Opel Manta GSe

Nouveauté – Opel Crossland

Présentation – Opel Mokka

Nouveauté – Opel Insignia GSi

Présentation – Opel Corsa-e

Présentation – Opel GT X Experimental

Présentation – Opel Corsa GSi

Nouveauté – Opel Insignia GSi

Nouveauté – Opel Grandland X

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Economie – Le groupe PSA s'offre Opel/Vauxhall

Nouveauté – Opel Insignia Sports Tourer

Nouveauté – Opel Crossland X

Nouveauté – Opel Insignia Grand Sport

Présentation – Opel Karl Rocks

Nouveauté – Opel Zafira

Présentation – Opel Ampera-e

Nouveauté – Opel Mokka X

Présentation – Opel GT Concept

Nouveauté – Opel Astra Sports Tourer

Nouveauté – Opel Astra

Nouveauté – Opel Adam Rocks S

Nouveauté – Opel Corsa OPC

Evénement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Opel Karl

Nouveauté – Opel Adam S

Nouveauté – Opel Corsa

Nouveauté – Opel Adam Rocks

Présentation – Opel Astra OPC EXTREME

Nouveauté – Opel Insignia OPC

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Nouveauté – Opel Cascada

Nouveauté – Opel Adam

Genève 2012 – Opel Mokka

Genève 2012 – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Mokka

Nouveauté – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Ampera

Opel Astra GTC – Les détails

Nouveauté – Opel Astra GTC