
Fahrbericht Opel GSe: Teilzeitstromer mit Traditionsabzeichen

Von Frank Wald, cen

Opel hat eine neue Submarke erschaffen und dafür tief in die Traditionskiste gegriffen. Das Kürzel GSE stand in der Vergangenheit bei Modellen wie Commodore GS/E (1968) oder Monza GSE (1983) für „Grand Sport Einspritzung“ und avisierte sportliche Ableger der jeweiligen Baureihe. Das „e“ meint jetzt – natürlich – electric und soll nach dem Aus der OPC-Linie künftig die elektrifizierten Spitzenmodelle kennzeichnen. Die ersten beiden Vertreter dieser Zunft sind die Plug-in-Hybrid-Varianten von Grandland und Astra. Wobei nur eine wirklich neu ist.

Denn den Grandland GSe gab es auch bislang schon in Opels Portfolio. Allerdings hieß er da noch Grandland X Hybrid4, verfügte aber über dieselbe Kombination aus 1,6-Liter-Benziner und zwei E-Maschinen an Vorder- und Hinterachse, die damit einen veritablen Allradantrieb mit 221 kW (300 PS) Systemleistung mobilisierten. Und auch die Konzern-Technikzwillinge Peugeot 3008 Hybrid4 und DS 7 e-Tense 4x4 fahren seit eh und je mit dieser Antriebskonstellation, letzterer in der Neuauflage sogar mit 360 PS Systemleistung, die dem Rüsselsheimer verwehrt bleiben. Der Unterschied liegt in der Fahrwerkabstimmung, die laut Entwicklungsleiter Christian Hartweg „die ideale Verbindung aus Fahrzeugkontrolle, Fahrbahnkontakt, Kurvenstabilität und Komfort“ abbildet.

Dazu nutzen die Opel-Ingenieure die bereits in den OPC-Modellen eingesetzte FSD-Technologie von Stoßdämpferspezialist Koni. Dessen frequenzselektive Dämpfer ermöglichen auf mechanischem Weg eine „situativ unterschiedliche Dämpfungscharakteristik“, indem sie bei sportlicher Fahrweise mit Härte und bei entspannter Fahrt mit Milde reagieren. Unterstützt von einer speziell kalibrierten Lenkung soll so gleichermaßen präzises Handling und hoher Komfort garantiert werden. Im Grandland GSe war davon auf unseren ersten Ausfahrten ins andalusische Hinterland allerdings nicht so richtig was zu spüren. Der hohe Karosserieaufbau und die gefühlt träge Kraftentfaltung dämpfen die sportliche Kurvenhatz nachhaltig. Da helfen auch der dank 520 Nm Drehmoment spontane und kräftige Antritt sowie stabile Geradeauslauf wenig. Letzterer sorgt dagegen für ein sicheres Handling, auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Dank einer auf 14,2 kWh vergrößerten Batterie sollen nun nach WLTP bis zu 63 Kilometer elektrische Reichweite drin sein – vorausgesetzt, man ist nicht beständig mit dem maximalen E-Spitzentempo von 135 km/h unterwegs.

Anders sieht die Sache bei Astra GSe und Astra Sports Tourer GSe aus, die dem selbst ernannten Performance-Anspruch schon eher gerecht werden. Schrägheck und Kombi müssen sich als neue Plug-in-Hybrid-Topversionen dabei zwar mit „nur“ 165 kW (225 PS) begnügen, aber die kommen deutlich spritziger rüber als beim großen SUV-Bruder. Mit dem kombinierten Zwitterantrieb, bestehend aus einem 180 PS (133 kW) starkem 1,6-Liter-Turbobenziner und einem Elektromotor mit 81 kW (110 PS), spurtet die Limousine via aufmerksam schaltender 8-Stufen-Automatik aus dem Stand in flotten 7,5 Sekunden auf Tempo 100 und sorgt mit maximal 360 Nm Drehmoment für ordentlichen Durchzug. Nicht so heftig wie ein OPC, aber mit tiefer gelegtem Chassis, batteriebedingt tiefem Schwerpunkt und insgesamt ausgeglichener Balance liegen beide Modelle „gut in der Hand“. Lenkung, Federung und Bremsen reagieren auf Befehl des Fahrers noch einen Tick unmittelbarer und direkter als beim Grandland.

Mit der 12,4 kWh großen Batterie sollen ebenfalls bis zu 64 Kilometer rein elektrisch zurückgelegt werden können. In beiden Fällen sollen die Akkus in zwei Stunden wieder aufgeladen sein – vorausgesetzt, sie stecken an einer 22 kW-Wallbox und haben den

optionalen (500 Euro) 7,4-kW-Onboard-Charger an Bord. Mit dem serienmäßigen 3,7-kW-Charger dauert's doppelt so lange. Und auch in der elektrischen und kombinierten Höchstgeschwindigkeit liegen Astra und Grandland mit 235 km/h gleich auf.

Ähnlich dezent wie die fahrdynamischen Unterschiede ist das Styling der neuen Top-Liner ausgefallen. Ins Auge fallen auf den ersten Blick die von der Konzeptstudie Manta GSe ElektroMOD inspirierten, schwarzen Leichtmetallräder, beim Astra serienmäßig in 18 Zoll, beim Grandland in 19 Zoll ausgeführt sowie der markante, schwarze Vizer-Grill und Frontschürze. Heckdiffusor und GSe-Schriftzug an der Heckklappe fallen dagegen erst beim zweiten Hinsehen auf. Ein schwarzes Dach gehört immer zur Serie, beim Grandland GSe kann auch die Haube noch schwarz lackiert werden.

Innen geben ebenso formschöne wie ergonomiefreundliche Alcantara-Integralsitze mit AGR-Siegel (Aktion Gesunder Rücken) den sportlichen Touch. Ansonsten deutet optisch aber nur wenig auf die Ausnahmestellung hin, 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 immer dazu. Beim Grandland GSe sind unter anderem auch noch das LED-Matrix-Licht und eine sensorgesteuerte Heckklappe im Preis mit drin.

Der fällt erwartungsgemäß ebenso üppig aus. Mit mindestens 57.6000 Euro für den Grandland GSe findet sich derzeit kein teureres Pkw-Modell im Opel-Konfigurator. Der Astra GSe startet ab 45.510 Euro. Beim Sports Tourer, dessen Verkauf erst im Frühjahr beginnt, dürfte analog zur üblichen Differenz zwischen Fünftürer und Kombi ein Aufschlag von 1100 Euro fällig werden. Bei den potenziellen Kunden setzt Opel vor allem auf Dienstwagenfahrer, die nach dem Wegfall der staatlichen PHEV-Förderung bei der Versteuerung immer noch vom halbierten Steuersatz profitieren. Aber auch die gern zitierten „aktiven Familien“ hat das Opel-Marketing im Visier, die in diesem Fall neben einer dicken Brieftasche auch noch Sinn für sportliche Traditionen mitbringen sollten. (Frank Wald/cen)

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

CO₂-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: 45.510 Euro

Bilder zum Artikel



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 Sports Tourer GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Astra Sports Tourer GSe und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opels GSe-Combo: Astra, Grandland und Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opels GSe-Combo: Astra, Grandland und Astra Sports Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland GSe.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Commodore A GS/E.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Commodore B Coupé GS/E.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Monza GSE.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Manta GSe Elektromod.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
