

Essai - Seat Ateca : Le Tiguan peut trembler

Les gammes des marques VAG sont un peu des poupées russes : la même plateforme sert à de nombreux modèles qui s'emboîtent astucieusement pour couvrir absolument tout le marché. Pour les SUV compact, il restait une place à prendre près du Tiguan, celle de l'option meilleur marché. Mais ça, c'était avant la commercialisation d'un modèle Seat. Après un an de commandes et de livraisons, il devient difficile d'obtenir un Ateca selon ses goûts dans un délai raisonnable. Pourquoi cet engouement ? Je vais vous expliquer.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'395 cm³
- 150 ch de 5'000 à 6'000 t/min
- 250 Nm de 1'500 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 192 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.0 sec.
- Poids : 1'546 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'363 x 1'841 x 1'601
- Conso. mesurée : 7.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 139 g/km (E)
- dès CHF 29'450.-, mod. essayé: CHF 39'590.-

Le Seat Ateca arrive tard sur un marché où l'offre est pléthorique et la concurrence rude. Le Tiguan et le Qashqai, pour ne citer qu'eux, sont bien établis.

La marque espagnole n'est pas dupe, pour se faire une place, il faut arriver avec de sérieux arguments, comme un équipement généreux et high-tech, une offre de motorisations et de transmissions variée et surtout une grille tarifaire avantageuse. Figurez-vous que tout y est, ce qui explique pourquoi il faut jusqu'à environ 6 mois à la marque pour livrer -votre- Ateca (en avril 2017).



A l'extérieur

L'Ateca est à la croisée de nombreux chemins en termes de style. L'arrière pourrait être confondu avec un BMW X1, la silhouette a quelque chose du Tiguan et du Q7. Enfin la face avant ressemble à celle d'une Leon qui aurait décidé de bondir sur ses congénères en s'élevant de 20 bons centimètres du sol. Le résultat me plaît bien, sobre et consensuel, sans prise de risque, simplement efficace.

Les bas de boucliers et bas de caisse en plastique noir donnent la fausse impression que le Ateca est moins haut. Pourtant, avec ses ailes musclées et la ligne qui court sur la ceinture de caisse, il a un physique imposant. Les feux à LED de série sont d'un très bel effet, ajoutant une touche high-tech et chic à ce SUV. Enfin, les jantes bi-tons vont à merveille avec la carrosserie blanche éclatante de notre modèle d'essai.

Avec ses grilles à larges ouvertures en losanges, la calandre laisse passer de l'air vers le moteur. À l'arrière, le pare-chocs intègre encore un genre de diffuseur peint en gris, ainsi que la petite double sortie d'échappement du 1.4 l TSI, en toute simplicité.



A l'intérieur

L'espace de vie semble austère au premier coup d'œil. Les inserts esthétiques ne sont pas nombreux : un sur le tableau de bord, un par portière et un sur la console centrale. Ces pièces en plastique brillant couleur cuivre sont raccords avec l'alcantara orange des sièges. Ceux-ci offrent un confort très satisfaisant pour le conducteur et le passager. À l'arrière c'est honnête sans vraiment se démarquer.

L'équipement de cet Ateca est très complet, avec notamment l'écran d'infodivertissement placé bien en vue mais finalement un peu loin du conducteur. Ce grand écran 8" est installé de série sur ce modèle, tout comme le chargeur de smartphone par induction. Le volant est doté de nombreuses fonctions de contrôle, mais malheureusement pas du régulateur de vitesse qui est resté sur la colonne de direction. Pour égayer l'intérieur, Seat a disposé des LED multicolores dans les contre-portes et dans divers recoins. Dans les paramètres de la voiture, on peut choisir la couleur de l'ambiance.

Le volume du coffre est un peu limite pour un SUV destiné à quatre personnes. Mais lorsqu'il faut déplacer de plus gros volumes, les dossiers des sièges sont

rabattables sur pression d'un bouton du coffre. Un plus non négligeable pour charger facilement sa voiture. Notre Ateca est aussi pourvu d'un hayon motorisé activable au pied ainsi que d'un crochet d'attelage articulé électriquement, la solution la plus jolie et la plus pratique pour le dissimuler.



Sous le capot

Le 4 cylindres TSI de 1'395 cm³ est une valeur sûre du groupe VAG. Les 150 chevaux qu'il développe peuvent sembler limite, heureusement, le turbo porte le couple à 250 Nm. Avant qu'il ne souffle, le bloc est assez creux mais ensuite il propose un comportement pêchu autorisant une conduite toute en souplesse.

Le choix de la transmission est surprenant, le modèle d'essai est en boîte manuelle, alors que ce type de voiture se retrouve plus souvent en DSG. Fort heureusement, la commande de boîte est douce et précise. Chaque changement se fait avec une grande fluidité, seul le toucher de la pédale d'embrayage est particulier et demande un temps d'adaptation.

Nous profitons de la traction intégrale 4Drive, avec les modes Eco, Normal et Dynamique qui activent les roues arrière en cas de besoin, ainsi que les modes terre et neige pour entraîner les 4 roues de façon permanente jusqu'à 50 km/h.

J'effectue divers cycles de conduite afin d'établir des chiffres de consommation réalistes. Le premier en circulation mixte, avec le mode Eco sur un peu plus de 200 km. Avec une mesure de 7.6 l/100 km on est 1.5 l au-dessus de la valeur

constructeur. Rien de surprenant. Puis je fais deux trajets autoroutiers assez semblables de 300 km chacun, alternativement en Eco et en Normal, consommant respectivement 6.8 et 7.1 l/100 km.



Au volant

Dans ce SUV, on découvre tout d'abord la position dominant la route comme sur tout le segment, ainsi que le bon champ de vision. Avec le top view, impossible de manquer un obstacle autour de la voiture, c'est un régal de se faufiler ou de se garer avec cette assistance. De plus, le rayon de braquage avantageux et la direction réglée assez souple rendent l'exercice encore plus simple. Les porte-à-faux avant et arrière sont aussi un atout de ce Seat Ateca. En effet les essieux sont judicieusement placés assez près des extrémités de la voiture.

Mes premiers démarrages sont légèrement hésitants, la faute à cet embrayage que je n'ai pas encore bien en main (ou en pied). Un petit filet de gaz n'est pas de trop pour combler le creux du ralenti et se mettre en mouvement. Par la suite, le couple disponible est appréciable et convient parfaitement à l'étagement de la boîte 6 rapports. Même les reprises sont dynamiques, le comportement volontaire de ce moteur essence est très appréciable au quotidien.

La suspension est au diapason des prestations de cette voiture. Elle privilégie la fermeté pour gagner en précision en conduite dynamique. Si elle était plus souple, le roulis et le sous-virage deviendraient plus importants et feraient perdre le confort d'un surcroît de souplesse. Pour ce prix, n'attendez pas que la

suspension soit pilotée via les modes de conduite. La direction, trop légère mais précise, ne change pas non plus de toucher en fonction du mode.

La conduite de l'Ateca est globalement sécurisante et confortable. Le comportement est en tout point identique à celui d'une berline, à l'exception du débattement de suspension plus important. On pourrait presque dire qu'il vire à plat. On place le train avant et les roues arrière enroulent le virage naturellement. Je me surprends à prendre un certain plaisir au volant de ce SUV compact lorsque je roule en montagne. La version FR annoncée pour le deuxième semestre 2017 semble prometteuse avec ses 190 ch !

Ma première expérience du régulateur de vitesse actif à basse vitesse me surprend également ! Alors que le trafic se densifie sur l'autoroute, ma voiture ralentit pour maintenir la distance. Machinalement, comme je n'ai pas la DSG, je rétrograde. Et là, alors que je ne m'y attends pas, le régulateur demeure actif. Jusqu'en deuxième, la voiture avance seule. A l'arrêt il faut reprendre la main. Lorsque le trafic repart normalement, l'Ateca retourne à la vitesse du régulateur et je n'ai qu'à changer de vitesse au bon moment. Même si c'est logique, je mets du temps à accepter que débrayer ne coupe pas ce système.





Verdict

Le Seat Ateca débute à CHF 21'950.-, mais pour le 1.4 TSI et le système 4Drive, avec la finition Xcellence, comptez CHF 32'400.- minimum. Pour CHF 7'000.- d'équipements optionnels, vous aurez un SUV avec de très nombreuses aides à la conduite comme la conduite autonome dans les embouteillages (uniquement avec DSG), le régulateur de vitesse actif, ou encore la vision à 360° avec 4 caméras.

Le Seat Ateca deviendra probablement un incontournable. Avec son tarif très concurrentiel et ses équipements pléthoriques, on peut arriver à un véhicule toutes options pour un prix raisonnable. Cependant, l'habitacle est assez austère, surtout pour les places arrière sans fioritures. Le moteur 1.4 TSI est d'une grande souplesse, reste que j'aurais aimé me faire une opinion sur la version équipée de la boîte DSG.

Les qualités dynamiques de ce SUV sont aussi à son avantage. Il est bien suspendu pour des routes sinueuses, mais les grands voyageurs pourront lui reprocher une certaine fermeté. Mais ce sont surtout les nombreuses aides à la conduite qui feront la différence lors qu'il sera comparé à ses rivaux du segment. Rares sont ceux qui peuvent en proposer autant à ce tarif ! Oui, le Tiguan a un sérieux rival et celui-ci est de la famille.



Prix et options - Seat Ateca Xcellence 1.4 TSI 150 4Drive

Prix de base : CHF 32'400.-

Peinture métallisée Nevada White : CHF 760.-

SEAT Connectivity Box : CHF 270.-

Top View Camera (Vue périphérique) : CHF 980.-

Jantes en aluminium 19" : CHF 990.-

Attelage pour remorque (rétractable) : CHF 1'100.-

SEAT FullLink : CHF 220.-

Pack hiver : CHF 490.-

(chauffage des sièges avant, buse de lave-phare chauffée)

SEAT Système de Navigation : CHF 530.-

Hayon à ouverture et fermeture électrique "Virtual Pedal" : CHF 650.-

Régulation automatique de la distance ACC : CHF 240.-

Paquet de systèmes d'assistance au stationnement : CHF 960.-

Prix TOTAL : CHF 39'590.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG AG) pour le prêt de ce Seat Ateca.





A lire aussi

Essai - Seat Leon Cupra 280 : La formidable perturbatrice

Essai - Seat Leon SC : Aussi bien qu'une Allemande ?

Essai - Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

Nouveauté - Seat Ateca FR

Avant-première - Seat annonce le développement de sa gamme SUV

Nouveauté - Seat Ibiza MY2017

Nouveauté - Seat Leon Cupra

Présentation - Seat Ateca X-Perience

Nouveauté - Seat Ateca

Présentation - Seat Leon Cross Sport

Nouveauté - Seat Ibiza Cupra MY2015

Nouveauté - Seat Leon ST Cupra

Nouveauté - Seat Leon ST X-PERIENCE

Nouveauté - Seat Leon Cupra

Présentation - Seat Leon ST

Nouveauté - Seat Ibiza Cupra

Nouveauté - Seat Leon

Nouveauté - Seat Toledo

Genève 2012 - Seat Toledo Concept

Genève 2012 - Seat Ibiza FR

