Essai – Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

Passé maître dans la multiplication de modèles sur une même plateforme, le Groupe Volkswagen continue de développer une offre alléchante pour satisfaire une large clientèle. Attardons-nous aujourd'hui sur la Seat Ibiza Cupra lors d'un essai complet.

- 4 cylindres turbo, 1'390 cm^3
- 180 CV à 6'200 t/min
- 250 Nm de 2'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses à double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 228 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
- Poids : 1'259 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'034 x 1'693 x 1'428
- Conso. mesurée : 8.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 139 g/km (D)
- dès CHF 25'950.-, modèle essayé: CHF 28'840.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Steve Waelti

Il était une fois une grande famille où se côtoyaient quatre cousines germaines ou

plutôt très germaniques, sur lesquelles le Dr. Ferdinand Piëch, veillait avec attention. Pour ne pas faire de jalouses, on avait décidé qu'elles se partageraient la même plate forme, le même moteur, la même boîte de vitesses et quantité d'autres petits détails.

Toutefois, et comme tout être est unique, chacune représentera sa marque. La sportive chic Audi A1 185 CV, la polyvalente VW Polo GTI, la confidentielle Skoda Fabia RS et la tentatrice Seat Ibiza Cupra. C'est cette dernière que nous avons rencontrée durant l'été juste avant la moisson des blés. Cupra la bien nommée, au nom contracté de « Cup » et de « Racing ». Tout un programme… Allais-je succomber ?

Icône de la marque Seat, c'est en 1997 que la première génération d'Ibiza Cupra apparait. La Cupra est la plus sportive de la gamme et chaque nouveau modèle tire vers le haut l'image de la petite Ibérique. Ce dernier opus, présenté sous forme de concept au Salon de Pékin 2012, n'échappe pas à la tradition. Seat espère attirer encore plus de jeunes vers son Ibiza. Pour ce faire, la marque a appliqué une recette simple : un prix attractif, une qualité perçue indéniable, des motorisations éprouvées et dynamiques et surtout un look qui plait aux moins de trente ans (aux plus vieux aussi, je vous rassure). Pour obtenir un tel résultat, Seat a donc puisé dans la banque d'organe du groupe VW.

On se retrouve ainsi avec un mix de deux mondes qui semblent, de prime abord, être antagonistes. Mais dans cette catégorie où il y a pléthore de « bombinettes » toutes plus séduisantes les unes que les autres, cette recette suffira-t-elle?

A l'extérieur

Sur ce plan, Seat ne va pas dans les extrêmes. Pas exubérante pour deux sous, c'est dans les détails que l'on perçoit l'once de sportivité de cette Ibiza Cupra. Les angles et formes en trapèze sont légion, la touche indéniable de Luc Donckerwolke, son designer. L'arrière comme l'avant sont une réussite.

Les aficionados de la marque noteront de suite les subtiles touches sportives apportées à cette version. De mon côté, j'avais bien noté à l'arrière l'extracteur d'air hélas entouré de fausses ouïes avec au centre une grosse sortie d'échappement trapézoïdale façon Lamborghini, juste là pour la déco. Un petit

spoiler intégrant le troisième feu stop renforce la sportivité de cet arrière très harmonieux et pour une fois pas trop « lourd ».

L'avant, quant à lui, ne manque pas d'agressivité. J'aime assez les coups de crayon tendus et racés tout en gardant l'identité Seat. Au centre, une calandre noire, béante, là encore trapézoïdale et de chaque côté le « regard » très acéré des feux LED. Enfin, dans cette superbe livrée rouge « emocion », elle ne passe pas inaperçue. Cette teinte met parfaitement en valeur les lignes tendues et dynamiques de la carrosserie pleines d'arêtes filantes.

Globalement, l'ensemble est plaisant à regarder, mais j'attendais encore un peu plus d'un tel acronyme : CUPRA. Le Spoiler de la FR me plait presque plus, enfin c'est juste une question de goût, mais avec un peu moins de « faux », comme les petites entrées d'air avant et arrière factices alors qu'elles auraient une utilité au moins sur l'avant pour refroidir les freins, histoire d'affirmer avec une fierté toute espagnole son appartenance aux autos sportives. Néanmoins, je trouve cette Ibiza sexy, aguichante presque provocante et sa couleur ne fait que renforcer ce sentiment.

A l'intérieur

Surprise ! Pour une bombinette venue du Sud, c'est le côté froid qui domine. Quoi que connaissant le groupe et sa politique de diminution des coûts, je ne suis pas si étonné. Dommage de ne pas avoir laissé autant de liberté au designer que pour l'extérieur.

C'est donc une seule couleur qui domine : le noir. Le tout avec des ajustages aux petits oignons mais aussi avec des matériaux de qualité inégale. Des plastiques moussés côtoient des plastiques durs facilement rayables et peu flatteurs. Il y a bien ici et là quelques finitions noires laquées mais pourquoi ne pas avoir été plus loin en rappelant par endroits la teinte extérieure de la voiture ? Et soyons fous, pourquoi pas des ceintures et des surpiqûres rouge en lieu et place du liseré de tissu blanc/gris clair qui borde les sièges ? J'ai d'ailleurs remarqué qu'une Seat Ibiza FR sport avait même de plus jolis baquets. Point positif, on est bien maintenu dans les sièges de la Cupra.

Pour le reste, tout tombe bien sous la main, commodos comme petites palettes au

volant. Ce dernier, trois branches, pourrait être d'un diamètre plus petit. La radio n'est pas des plus performantes mais sur une sportive je m'en facilement. Je me pose encore la question sur la non intégration du système GPS Navigon qui offre aussi le suivi de pas mal de paramètres (une télémétrie non paramétrable). Est-ce pour des raisons d'ergonomie visuelle ? Ou d'économie ? Sachant qu'en plus c'est une option (CHF 490.-). Je vous laisse juger.

Le coffre de 236 litres est carré et spacieux pour la catégorie. Les places arrière n'accepteront pas les grands gabarits et s'y installer nécessite la force de faire coulisser le siège passager avant. La batterie, en terme de répartition des masses, est bien située puisque logée à l'arrière. En revanche, nous disposons d'une vraie roue de secours, en alliage certes, mais cela ajoute encore du poids…

Sous le capot

Ce 1.4 TFSI dans sa version poussée à 180 CV et 250 Nm dès 2'000 t/min est ici bi-suralimenté. D'abord tout en bas, c'est un compresseur qui suralimente les quatre cylindres puis vers 2'400 t/min s'enclenche un turbo. Le passage de l'un à l'autre ne se fait pas sentir. En revanche, fenêtre ouverte on pourra entendre le léger souffle du turbo surtout sur de faibles relances. Rien de désagréable, bien au contraire.

La gestion de ce moteur est une des plus modernes. Economique avec un pied droit léger, il devient vite gourmand dès que le pied se fait lourd. Nous avons relevé une consommation mixte de 8,9 litres au 100 km, le tout en ayant parcouru pas mal de ville et de montagne à un rythme soutenu. En mode « écolo », on peut descendre facilement sous les 6 litres aux cents. Reste qu'avec un réservoir de 45 litres, l'autonomie sera plus celle d'une citadine que d'une grande routière.

Le propulseur est accouplé à une désormais traditionnelle boîte de vitesses à double-embrayage DSG, sept rapports.

Au volant

J'aurais apprécié un bouton poussoir pour démarrer cette mécanique sportive. Pour plus tard peut être. Ceinture bouclée je suis fin prêt pour suivre mon

itinéraire sportif préféré.

Position du levier sur D. Eh oui, comme certaines super sportives, la Cupra n'est livrée qu'en boîte automatique DSG. Je m'élance d'abord calmement. La sortie de la ville se fait sans aucun souci. Les vitesses passent dans une douceur remarquable. Je vais sans doute me répéter mais cette DSG à 7 vitesses est fabuleuse. Pas d'à-coups et une adaptation à votre conduite comme si elle était greffée à votre cerveau. Les passages des rapports sont ultra rapides et si vous le souhaitez vous pourrez « jouer » avec les toutes petites palettes fixées au volant.

Les montées en régime jusqu'à 6'800 t/min voire 7'000 t/min en mode sport sont linéaires mais vives. On se croirait presque au guidon d'une sportive deux roues ! Le son, bien que travaillé par les ingénieurs (sound-actuator spécial) reste quelconque. La voiture est même très silencieuse lorsqu'on a le pied léger. Si on accélère fort, ça chante plus haut mais dans un vibrato qui pourrait être plus en adéquation avec les montées « hystériques » du moteur. Cela reste plaisant mais nous sommes dans une Cupra et un poil plus d'expresion sonore aurait été appréciée. D'autres y arrivent pourtant très bien !

Après la boîte de vitesses, c'est une impression de légèreté qui m'interpelle. L'Ibiza Cupra semble peser moins que les 1'250 kg annoncés. Impression amplifiée par une direction électro-hydraulique assez légère, précise et sans point milieu avec un retour très sportif des inégalités de l'asphalte. Je n'aime pas les sportives à moteur avant, surtout lorsqu'il s'agit d'une traction, mais j'avoue avoir pris du plaisir à chahuter cette voiture, qui au fil des jours m'a mis en confiance. Elle est agile et vive comme une danseuse de flamenco. Je n'ai jamais vraiment été surpris en mal. L'ESP déconnectable n'est pas trop intrusif. En conduite très sportive elle sous-vire mais avec une telle prévoyance que mon jeu était de repousser chaque jour ce sous-virage pour mieux sentir l'entrée en fonction du différentiel électronique (XDS). Si vous arrivez vraiment trop fort je crains qu'il ne soit cependant trop tard pour que l'électronique corrige et que le tout droit soit inévitable. A vérifier sur piste. En attendant, la seule chose est d'utiliser les freins en entrée de courbe et là, merci Seat d'avoir choisi comme partenaire AP Racing pour proposer au tarif de CHF 1390.- des freins dignes d'une voiture de piste. Badgés Seat Racing en blanc sur des étriers rouge vif, ces freins sécurisent la voiture et donnent confiance en elle. Ils m'ont sauvé la mise plus d'une fois. J'adore les voitures qui, lorsque l'on freine, répondent avec vigueur, que ce soit en terme de toucher de pédale comme en décélération. Ici, on a l'impression

qu’en freinant fort, l’enrobé se plisse sous les roues comme le ferait une moquette mal collée que l’on pousserait vers un mur. Les roues mordent littéralement le bitume. C’est vraiment l’option à prendre avec cette Cupra qui, en plus et ne l’oublions pas, abat le 0 à 100 en 6,9 secondes seulement.

En ville et en manœuvres, vous aurez droit, si votre fenêtre est ouverte, au son des servo-moteurs de la direction assistée. On dirait celui d’un petit robot qui se déplace. Autre particularité, une fois sorti de la voiture vous appuyez sur la télécommande pour la fermer et deux « ploc-ploc » se feront entendre, là où les autres véhicules n’en font qu’un. Comme si un ouvrant était resté ouvert. J’ai d’ailleurs dû faire le tour de la voiture la première fois que je l’ai fermée pour être certain de ne rien avoir laissé ouvert.

Mon grand reproche se fera essentiellement au niveau du passage du couple (250 Nm) sur le train avant. Associé à un châssis abaissé de 20 mm par rapport à une Ibiza standard, la voiture prend peu de roulis mais avec cette « dureté » et sans autobloquant mécanique, elle sous-vire et se balade, vous poussant souvent vers l’extérieur du virage. Il faut alors bien se cramponner au volant pour essayer de la garder sur une bonne trajectoire tout en levant légèrement le pied droit.

De plus, les démarrages se font en patinant à qui mieux mieux même quand il ne pleut pas. C’est agaçant de ne pouvoir enfoncer le champignon à fond. Et quand il pleut, elle dérape encore plus. Même avec d’excellents Bridgestone en 17 pouces, rien n’y fait. Peut être faudrait-il revoir la gestion de la boite et raccourcir, comme sur la nouvelle Golf 7, le passage du premier au deuxième rapport.

Messieurs les ingénieurs, c’est une sportive ou pas? Si oui, il faut vite installer cet autobloquant mécanique et en faire profiter tout le groupe.

Verdict

Le chaud et le froid se côtoient donc allègrement. Chaud car la voiture a un look moderne, est confortable malgré ce châssis typé sport, vive, agréable à conduire y compris en ville, bien secondée par cette extraordinaire boite 7 DSG et globalement polyvalente. C’est justement cette polyvalence qui la pousse vers le froid. Elle ne mérite pas totalement l’appellation Cupra. Pour moi c’est une FR améliorée.

Pour être une vraie sportive, mis à part l'indispensable option freins Racing, il lui faudrait de vrais et légers baquets, maigrir beaucoup (rien que le poids du capot avant est hallucinant, non mais allo quoi !) et surtout un autobloquant digne de ce nom et non un pseudo électronique castrateur qui intervient trop tardivement en conduite très dynamique.

Dommage, car le reste est sympa et nous en avons pour notre argent face aux, Corsa OPC, Fiesta ST, 208 GTi, DS3 Racing, qui auront quand même plus de rigueur quant au passage du couple sur le train avant mais qui ne disposent pas de boîte automatique aussi performante et ne distilleront pas les mêmes sensations.

Allez, encore un petit effort et l'appellation Cupra sera méritée.

Prix et options – Seat Ibiza Cupra

Prix de base : CHF 25'950.-

Peinture "Emocion red" : CHF 230.-

Freins Sport Seat : CHF 1'390.-

Appuie-tête à l'arrière centre : CHF 70.-

Seat Portable Infotainment Device : CHF 490.-

Pack électrique : CHF 390.-
(Rétroviseur intérieur à position jour/nuit automatique, détecteur de pluie et de lumière, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, fonction coming home)

Aide au stationnement arrière : CHF 320.-

Prix TOTAL : CHF 28'840.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Seat Ibiza Cupra.

A lire aussi

Présentation – Seat Leon ST

Nouveauté – Seat Ibiza Cupra

Nouveauté – Seat Leon

Nouveauté – Seat Toledo

Genève 2012 – Seat Toledo Concept

Genève 2012 – Seat Ibiza FR

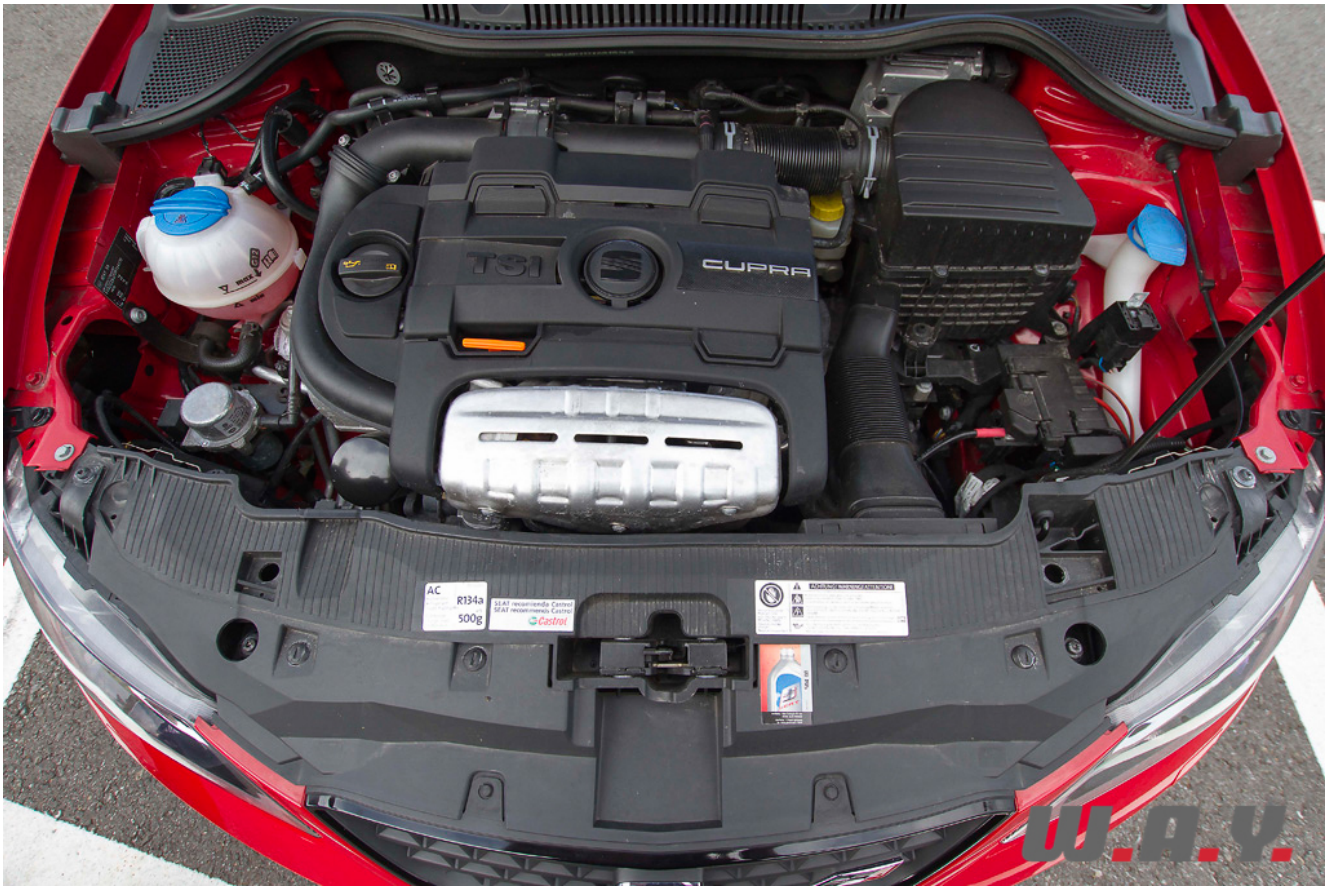
W.A.Y.

APL
W.A.Y.

CUPRA
AG·361690
AVENDRE

AG·361690

W.A.Y.


TSI
CUPRA
AC
R134a
500g
Castrol
W.A.Y.

P
R
N
D
S
+
−

AG 361 690
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG 361690
W.A.Y.

AG·361690
W.A.Y.

CUPRA
AG·361690
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AFL
CPI

AG·361690
www.seat.ch
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·361690
W.A.Y.

AG·361690
W.A.Y.

AG·361690
W.A.Y.