# Essai – Seat Leon Cupra 280 : La formidable perturbatrice

*Parmi les quelques tractions avoisinant les 300 CV, la Seat Leon Cupra 280 s'est offert le privilège unique de battre temporairement Renault sur les 20.8 km de la Nordschleife. Wheels And You a mis en perspective ce record sur piste à travers un essai routier complet !*

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 $cm^3$
- 280 CV de 5'600 à 6'500 t/min
- 350 Nm de 1'700 à 5'600 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'395 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'271 x 1'816 x 1'423
- Conso. mesurée : 9.2 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 154 g/km (F)
- dès CHF 41'450.-, modèle essayé: CHF 43'580.-

---

Texte et photos : Bob de Graffenried

---

3 mois. C'est à peu de chose près le temps qu'aura mis Renault à répondre à Seat. Face à l'inattendue performance de l'espagnole, il fallait réagir, et vite ! Pourquoi ? Parce que la Leon Cupra 280 s'est permise d'exploser de près de 10 secondes le record de la traction la plus rapide sur la célèbre boucle nord du Nürburgring. Record qui était détenu par la Megane RS Trophy depuis juin 2011 et précédemment par d'autres Renault Sport.

Autant dire que la Leon Cupra 280 arrive pleine de promesses sur nos routes. Mais cette discussion autour d'un « tour chrono » soulève également beaucoup de questions : les sensations ressenties à son volant la placeront-elles vraiment comme concurrente de la française ? Plus puissantes et équipées d'une transmission intégrale – mais du coup plus lourdes – les actuelles Audi S3 et Golf R semblent rendre les armes sur le Nurburgring face à la Leon Cupra 280.

La conclusion sera-t-elle la même sur nos routes ? Voici quelques éléments de réponse après deux semaines d'essai.

### *A l'extérieur*

Gris ou blanc ? Dynamic Grey ! C'est bien le nom de ce coloris pour le moins étonnant et pourtant si proche du blanc. Un des premiers signes distinctifs sont les généreuses jantes à 5 branches de 19'', présentes de série.

La sculpture principale est identique au modèle de base, reconnaissable à ses arrêtes très marquées sur les ailes ainsi qu'aux rétroviseurs anguleux. Mon cerveau s'imaginait déjà deux sorties d'échappement rectangulaires, alors qu'en réalité Seat les a voulues ovales, sans doute dans le désir de contraster avec le reste.

Les boucliers sont totalement nouveaux, avec à l'avant l'apparition d'une nouvelle calandre tandis que des prises d'air remplacent les traditionnels feux antibrouillard, désormais intégrés dans les projecteurs 100% LED. Le bouclier arrière comporte une large partie noire surplombant un diffuseur entouré des deux sorties d'échappement. Les feux arrière sont également 100% LED.

Pour se distinguer de la version 265 CV, la 280 CV reçoit un spoiler arrière et l'inscription Cupra sur les étriers – hélas flottants – ainsi que sur les rétroviseurs.

Force est d'admettre que l'ensemble est plutôt très réussi et qu'il me tarde d'en prendre les commandes !

### *A l'intérieur*

Premier constat une fois installé à bord : l'habitacle manque de piquant et de sportivité. Certes, le compteur gradué jusqu'à 300km/h avec les chiffres penchés laisse entendre qu'il y en a sous le capot. On retrouve quelques petites touches de sport – mais désormais au combien banales – tels qu'un pédalier et seuils de porte en alu ainsi qu'un volant à méplat. Mais c'est à peu près tout.

Et l'absence des magnifiques baquets Alcantara (CHF 1650.-) ne fait qu'amplifier ce sentiment d'être dans une voiture normale ; d'ailleurs je ressentirai sur les petites routes un manque de maintien, en particulier du haut du corps.

La qualité de fabrication de la console centrale et du tableau de bord est très bonne, avec un assemblage de qualité et des matériaux moussés. Le tout est joliment présenté dans un style très conventionnel, sans désir d'impressionner. Les contre-portes auraient mérité plus d'attention au niveau des matériaux employés. De nuit, une lumière blanche indirecte émane juste en-dessous des vitres. Lorsque l'on passe en mode Cupra, cette lumière passe au rouge pour un effet sport garantit. Dommage de ne pas avoir poussé le bouchon plus loin en faisant passer au rouge aussi l'éclairage des planchers et des compteurs !

L'équipement de série est assez complet avec notamment : climatisation bi-zone, assistant de démarrage en cote, régulateur de vitesse, connectivité Bluetooth, écran couleur tactile, réception DAB+, volant multifonction en cuir, sièges chauffants et détecteur de pluie pour essuie-glace. Parmi les options de cet exemplaire figurent entre autre un équipement en cuir complet (CHF 1'650.-) ainsi qu'un toit en verre coulissant (CHF 1'050.-) dont la commande est peu intuitive.

### *Sous le capot*

On retrouve ici le 2.0 TSI qui équipe également les actuelles Golf R et Audi S3. Il développe ici 280 CV de 5'600 à 6'500 t/min aux seules roues avant pour un

couple maximum de 350 Nm de 1’700 à 5’600 t/min. Outre l’injection directe, il dispose aussi d’une injection multipoints à faible charge directement dans le collecteur d’admission. Son réglage optimal permet de réduire les émissions de CO2. Le calage des arbres à cames est couplé à une commande variable d’ouverture des soupapes d’échappement. Le système Start/Stop ainsi que la récupération d’énergie au freinage sont présents de série.

Tout ceci permet une consommation mixte théorique de 6.6 l/100km. En pratique, il faut plutôt compter sur 9 bons litres aux 100 km sur un parcours mêlant autoroute, routes nationales et ville. Cependant, la consommation en ville n’est de loin pas excessive et il est possible de s’en sortir à moins de 9 l/100km dans cet exercice, même en plein Lausanne !

***Au volant***

C’est naturellement avec beaucoup d’envie et d’attentes que je prends le volant de cette Cupra. Tout d’abord, comme la logique le veut, en l’apprivoisant en milieu urbain avec le mode confort. La direction est alors très légère surtout lors des manœuvres. Elle se durcit modérément avec la vitesse. Dans ce mode, l’amortissement piloté est déjà plus ferme que sur une version standard, tout en respectant les lombaires de ses passagers. La mécanique est d’une extrême souplesse, permettant d’évoluer facilement en ville en usant d’une bonne éco-conduite. La commande de boîte est précise et d’un maniement facile, secondée par un embrayage souple dont la course s’avérera un peu longue en conduite sportive.

L’insonorisation est excellente à tel point qu’il faudra se passer du très bon Seat Sound System (CHF 330.-) pour entendre quelque peu le moteur, tant celui-ci semble discret. Jusqu’à ce que je passe en mode Sport où instantanément, le soundaktor entre en jeu et inonde l’habitacle du son du moteur amplifié via une enceinte située dans le tableau de bord ! On aime ou on n’aime pas, personnellement je trouve tout de même dommage que le moteur et l’échappement ne soient pas plus expressifs. Le mode Cupra permet encore d’amplifier le son d’un cran ainsi que de paramétrer l’autobloquant (présent de série) pour un usage plus sportif. La direction électronique se durcit mais reste avare en remontée d’informations, la comparaison avec une direction hydraulique

étant souvent cruelle. Ceci étant, l'excellent train avant – dont l'amortissement est parfait au plus dur – permet de placer l'auto avec précision en entrée de virage… Pour en ressortir soudée à la corde comme un boulet de canon ! Et dire qu'en plus, vu la saison, notre exemplaire d'essai est équipé de pneus hiver !

Il était clair que pour battre le record de Renault sur la célèbre boucle nord du Nurburgring, il fallait impérativement être au bénéfice d'un train avant aux poil et cela se vérifie rapidement sur la route… Du moins lorsque les conditions sont bonnes. Car si l'agilité de la Cupra en épatera plus d'un sur le sec,  elle en devient vite frustrante sur chaussée dégradée ou humide. Le train avant étant alors vite dépassé par l'avalanche de couple qu'il doit transmettre au sol. Dans certains cas, l'autobloquant parvient à rattraper le coup, jusqu'à une certaine limite.

Réflexe d'un homme averti – ou imprudent – je désactive alors l'anti-patinage et autres ESC ASR EBD (dictionnaire nécessaire). Point de surprise, mais plutôt simple vérification des règles de physique : l'auto sous-vire alors généreusement, et mieux vaudra ne pas se trouver en mode Confort avant de s'adonner à cet exercice, pourtant si peu jouissif. En effet, en mode Confort, la mécanique a le défaut de présenter un over-run important au lever de pied, se traduisant par un élan au niveau de la transmission, pouvant pénaliser de quelques millisecondes la reprise de grip nécessaire suite à un surcroît d'optimisme. Ce qui n'est pas le cas dans les autres modes, où, à l'instar des Golf R et Audi S3, la décharge coupe instantanément au levier du pied droit, se traduisant par un effet « je te pousse dans le pare-brise » assez bluffant ! Tout comme les accélérations de la bête lors desquelles ses 280 CV s'expriment pleinement dans les hauts régimes et ce jusqu'au rupteur situé à 6'800 t/min. Le moteur ne donne jamais l'impression de s'essouffler et le couple est omniprésent à partir de 2000 t/min.

Tandis que les blocs suralimentés souffrent parfois de montées en régime trop linéaires, ce n'est de loin pas le cas ici. Une belle réussite que l'on doit aussi à une boîte 6 parfaitement étagée.

Les conditions météo fraîches n'ont pas permis de tester réellement l'endurance au freinage, mais celui-ci présente un bon mordant ainsi qu'une commande bien progressive.

***Verdict***

Bien qu'elle détrôna temporairement Renault sur la Nordschleife, la Leon Cupra ne respire de loin pas autant la sportivité que la Mégane RS. La française, nettement moins pratique, distille des sensations plus brutes alors que la Leon est plus subtile et feutrée. De toute évidence, les deux autos ne s'adressent pas forcément au même public.

Cela dit, dans le catalogue des voitures polyvalentes à vocation sportive, il ne fait aucun doute que la Leon Cupra est une icône, surtout en considérant son prix attractif démarrant en-dessous de CHF 40'000.- en tenant compte des diverses primes actuellement en cours, et ce pour un équipement de série plus que correct.

Certes, il lui manque quelques touches de sportivité supplémentaires tant sur le plan visuel qu'auditif, mais ne gâchons pas notre plaisir : il s'agit bien là d'une traction très performante capable à la fois de procurer beaucoup de plaisir tout en se montrant docile, réellement pratique et très silencieuse sur les longs parcours ou lorsqu'on est fatigué par le Soudaktor.

En revanche, ceux qui souhaitent pouvoir exploiter au mieux une telle cavalerie dans toutes les conditions devront plutôt se rabattre vers ses cousines d'outre-Rhin à quatre roues motrices telles que l'Audi S3 ou la Golf R… Mais qui ne se négocient de loin pas au même tarif !

**Prix et options – Seat Leon Cupra 280**

**Prix de base : CHF 41'450.-**

**Peinture "Dynamic Grey" : CHF 990.-**

**Roue de secours plate : CHF 70.-**

**SEAT Sound System : CHF 330.-**

**SEAT Mediasystem avec GPS : CHF 530.-**

**Toit en verre coulissant : CHF 1'050.-**

**Sièges sport en cuir noir : CHF 1’650.-**

**Cartographie Europe : CHF 0.-**

**Aide au stationnement AV/AR : CHF 650.-**

**Pack de lancement pour CUPRA : CHF -1’140.-**

**Prime WOW 2014 : CHF -2’000.-**

**Prix TOTAL : CHF 43’580.-**

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

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG AG) pour le prêt de cette Seat Leon Cupra 280.

**A lire aussi**

Essai – Seat Leon SC : Aussi bien qu’une Allemande ?

Essai – Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

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

280
W.A.Y.

CUPRA
AG·160445
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AUTO
SETUP
SYNC

CUPRA

PASSENGER AIR BAG
AUTO
SETUP
SYNC
A/C

W.A.Y.

RADIO
MEDIA
PHONE
VOICE
SEAT Drive Profile avec DCC
Confort
Sport
Cupra
Individuel
Informations du profil
NAV
TRAFFIC
CAR
MENU

Consomm. moy.
8.0
Longue durée
5.0

RADIO
MEDIA
PHONE
VOICE
Information profil sport
FERMER
DCC: Sport
Direction: Normal
Moteur: Sport
Bloc. différ. ess. AV Normal
Climatiseur: Normal
NAV
TRAFFIC
CAR
MENU

OK
W.A.Y.

TSI
CUPRA

AG·160 445

AG·160445
W.A.Y.

AG·160445
W.A.Y.

AG 160 445

CUPRA
AG 160 445

W.A.Y.

AG 160 445
W.A.Y.

CUPRA
AG·160445
W.A.Y.

AG·160445
W.A.Y.

AG 160 445
W.A.Y.

W.A.Y.

CUPRA
AG·160445
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·160 445
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·160 445
W.A.Y.