

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

Dévoilée en berline en 2012, la nouvelle Seat Leon a depuis été déclinée en « coupé » et en « break », respectivement appelée Leon SC et Leon ST. Wheels And You a pris le volant du modèle disposant de la ligne la plus sportive, le coupé trois portes, équipé d'une motorisation diesel.



- 4 cylindres, diesel, 1'968 cm³
- 184 CV à 4'000 t/min
- 380 Nm de 1'750 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 229 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'350 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'228 x 1'810 x 1'446
- Conso. mesurée : 6.0 l/100 km
- Emissions CO₂ : 109 g/km (A)
- dès CHF 34'650.-, modèle essayé: CHF 39'470.-

Première impression lorsque j'ai découvert cette nouvelle Leon, j'ai immédiatement trouvé le design extrêmement réussi. Bravo au bureau de style espagnol car à l'exception de l'Alfa Romeo Giulietta, ça faisait très longtemps que je n'avais pas succombé au charme d'une berline compacte. Quelque soit la déclinaison, je la trouve vraiment très réussie. Reste à voir si ce bon feeling se confirme en partageant quelques jours avec cette Seat Leon SC FR 2.0 TDI.

A l'extérieur

Habituellement peu sensible, voire indifférent je l'admets, aux véhicules du groupe VW, j'étais très impatient de récupérer cette Seat Leon. Certes déjà habitué à en croiser sur nos routes, le charme a immédiatement agi au moment de la rencontre tant cette déclinaison SC impose son élégance. Les lignes tendues, les angles acérés et le design résolument moderne donnent à l'ensemble un look très attirant. Je noterai tout particulièrement les phares Full-LED, une première dans ce segment, qui amène un regard dynamique et puissant à la belle Espagnole.

Bien évidemment cela reste une berline compacte sans extravagance particulière, mais elle a un petit quelque chose de plus qui fait la différence. Bravo messieurs les designers, vous avez su apporter le coup de crayon nécessaire à rendre cette voiture désirable et ce quelque soit sa déclinaison. Leon SC comme dans le cadre de notre essai, en trois portes donc, ou Leon « normale », soit berline 5 portes, ainsi que la Leon ST, version break, c'est une réussite sur tous les tableaux.

Notre Leon SC reste bien évidemment la plus athlétique des trois, surtout ainsi dotée avec les belles jantes 18 pouces, la finition FR (Formula Racing) synonyme de plus de sportivité et la double sortie d'échappement ne laissant pas imaginer que le cœur de cette Leon fonctionne au diesel.

A l'intérieur

Installé à bord, la première excitation s'estompe. Eh oui, je ne vous apprend rien, le groupe VW n'est pas réputé pour proposer des intérieurs ultra sexy. L'ambiance est généralement un peu austère, strictement limitée à fournir une

fonctionnalité exemplaire avec la rigueur germanique que l'on connaît bien. L'ensemble compteur, les boutons, la présentation, nous retrouvons à quelques détails près toujours un peu la même chose sous la même apparence.

Toutefois, il faut reconnaître que l'effet « Auto Emocion » de la branche Seat apporte une petite touche de chaleur. Le volant sport dispose d'une surpiqure rouge, les contre-portes intègrent un liseré lumineux lui aussi rouge lorsqu'on est en mode Sport (sinon c'est blanc). Ce n'est pas grand-chose, mais l'effet est là quand même. Les habitués des produits du groupe VW se sentiront bien évidemment en terrain connu. Pour ma part je reste un peu de marbre devant tant de sobriété et de simplicité. Mais il faut admettre que tout est là, tombant logiquement sous la main. Il n'y a rien à redire surtout que la finition est de bonne facture. L'Espagnole n'a vraiment plus rien à envier aux Allemandes.

L'assise est confortable, les sièges suffisamment enveloppants, je suis parfaitement installé au poste de pilotage pour avaler les kilomètres. A l'arrière c'est pareil, on se sent bien et l'espace permet d'accueillir facilement deux adultes, avec bien sûr une petite gymnastique pour y accéder puisqu'il s'agit d'une deux portes. Le coffre dispose d'un volume correct, 380 litres, comme chez sa cousine la Golf VII. Ce n'est pas énorme, mais suffisant.

Pour finir, le point fort de la vie à bord, c'est le système audio avec radio, navigation, téléphone Bluetooth, etc. L'écran tactile couleurs dispose également d'un capteur qui fait apparaître certains menus lorsqu'on approche la main. L'ensemble est très facile à utiliser, intuitif, rapide et efficace, c'est un sans faute ! Petit détail amusant, lorsque vous coupez le moteur et retirez la clé de contact, un message apparaît sur l'écran pour vous rappeler de ne pas oublier votre téléphone dans la voiture, pour autant que ce dernier ait été jumelé au préalable.

Sous le capot

Malgré son look plutôt sportif, notre Seat Leon SC cache une mécanique moins enivrante puisqu'il s'agit d'un diesel. Un a priori me direz-vous ; il y a sûrement de ça, mais il faut reconnaître que ça rime rarement avec dynamisme et sportivité.

Pour le coup, c'est un quatre cylindres 2.0 TDI, un habitué de la banque d'organes VW, qui développe 184 CV à 4'000 t/min pour un couple maximum de 380 Nm

disponible entre 1'750 et 3'000 t/min. Ces chiffres plutôt corrects m'ont redonné le sourire surtout qu'au moment de tourner la clé, la mécanique ne se fait pas trop remarquer. Certes au ralenti, c'est bien un poêle à mazout, mais une fois lancé, la sonorité à bord est plutôt sympathique. C'est même surprenant car on arriverait presque oublier que c'est un diesel.

Le moteur est très vif, réagit à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Les ressources sont largement suffisantes, c'est vraiment une mécanique intéressante et efficace. Qui aurait cru que je puisse parler ainsi d'un quatre cylindres diesel ? Alors oui, je l'admets, pour la quasi totalité de mon essai j'ai laissé le mode « Sport » actif. En effet, vous avez la possibilité de paramétrer différentes fonctions, telles que la dureté de la direction, la réactivité du moteur, etc. Au final, j'ai constaté un peu moins de pêche en mode « Normal » et surtout une direction encore plus légère. Finalement, le mode « Sport » n'étant pas non plus extrême, je pense qu'il convient parfaitement à une utilisation quotidienne.

A noter encore que notre voiture d'essai était équipée d'une boîte manuelle à 6 rapports car si elle avait disposée de la DSG (double-embrayage), elle aussi à 6 vitesses, le couple n'aurait été que de 320 Nm. N'ayant pas eu l'occasion d'essayer un modèle équivalent avec la boîte à double embrayage, je ne peux pas vous dire si la différence se ressent. C'est cependant un point à prendre en compte lors d'un éventuel achat car la boîte DSG amène un agrément de conduite indéniable pour les trajets de tous les jours.

Selon le constructeur, ce 2.0 TDI sait se montrer très sobre puisqu'il promet une consommation mixte de seulement 4.3 l./100km. Tout au long de mon essai où j'ai pleinement exploité les 184 canassons gavés de mazout, j'aurai mesuré une moyenne de 6.0 l./100km alors que l'ordinateur de bord en annonçait à peine 1 à 2 décilitres de moins. C'est certes bien plus que la valeur donnée par la fiche technique, mais une nouvelle fois, vous savez bien qu'il est difficile, voire impossible d'atteindre ces chiffres surtout que lors de nos essais nous recherchons à bien exploiter tout le potentiel des voitures.

Au volant

La ligne est magnifique, l'ambiance à bord un peu triste, un moteur diesel très intéressant, reste maintenant à découvrir si le comportement routier saura

parfaire ce constat jusqu'ici très positif.

Première constatation, tout est un peu trop assisté et le ressenti dans les commandes manque clairement de fermeté à mon goût. Il faut ma foi bien répondre aux attentes de tout un chacun et après quelques jours je m'y serai presque habitué. Surtout que le mode « Sport » diminue légèrement ce manque de feeling et cet excès de facilité de prise en main. Si on ajoute à cela toutes les assistances à la conduite, nous sommes en bonne voie pour l'abrutissement total des conducteurs. Assistant de feux de route, assistant de maintien de ligne (Lane Assist), détecteur de fatigue, etc. Là c'est sur, on va vers un monde d'assistés au volant ; pas sûr que ce soit une bonne chose, mais c'est ainsi que se veut l'automobile moderne. Justement, parlons deux minutes de la technologie embarquée... Habituellement réfractaire au système comme le « Lane Assist », je noterai quand même que celui qui équipe notre Seat est très performant sans être désagréable à l'utilisation. Il corrige la trajectoire de manière douce et précise ; il faudra quand même vous y habituer car cela peut surprendre au début.

Bon, toutes ces assistances ne vous empêcheront pas de conduire quand même et sur ce point, c'est encore une réussite pour Seat. En ville comme sur autoroute, la Leon est très agréable. La direction manque certes un peu de feeling, mais grâce à l'excellent train avant, c'est un régal d'avaler les virages. Le châssis et la suspension sont relativement fermes sans rendre la voiture inconfortable. Une alliance qui procure ainsi un très bon comportement routier, je n'ai quasiment pas constaté de prise de roulis. Un point très positif pour un modèle qui ne se veut pas résolument sportif comme l'est la déclinaison Cupra dévoilée en début d'année et dont on se réjouit de vous proposer un essai complet.

J'aurai parcouru presque 1'500 km lors de mon essai sans ressentir le moindre désagrément au volant de cette Seat Leon SC. Ça été un véritable plaisir, un bon mélange entre confort de conduite au quotidien tout en ayant une sensation de voiture ferme et sportive.

Verdict

Alors finalement, est-ce que cette Seat Leon est aussi bien qu'une Allemande ? Et bien moi je dis « OUI », et je dirais même plus car la facture est plus raisonnable, le look plus aguicheur, bien qu'étant une histoire de goût bien entendu. Enfin, elle

apporte une touche d'exotisme dans un monde automobile un peu trop germanique à mon goût, surtout dans notre pays. Mais peut-être que les choses vont changer quand on regarde les chiffres de 2013 puisque Seat a établi un nouveau record en Suisse avec 9'159 voitures vendues. Au niveau mondial, c'est pareil puisque le constructeur a réalisé son meilleur résultat depuis 5 ans avec plus de 355'000 ventes, soit quasiment 11% de plus qu'en 2012. La nouvelle Leon y contribue largement avec plus 102'000 unités vendues (+44.4% par rapport à l'année précédente).

Tout comme avec la dernière Ibiza, la marque espagnole propose encore une fois un produit très abouti, de très bonne qualité, le tout pour un prix contenu. Certes la finition reste un cran au dessus chez Volkswagen et Audi, mais est-ce que la différence de prix en vaut la chandelle ? Pour ma part je ne pense pas, mais libre à chacun de faire son choix.

La Leon SC est proposée à un tarif débutant à CHF 18'950.- pour le modèle entrée de gamme équipé du 1.2 TSI jusqu'à un peu plus de CHF 34'000.- pour la motorisation essayée, le 2.0 TDI de 184 CV. Notre voiture d'essai très bien équipée s'affiche à un tout petit moins de CHF 40'000.- et sachez quand même que la différence entre la boîte manuelle et la DSG est de seulement CHF 200.-, un point à ne pas mettre de côté au moment du choix final.

Encore une chose à mentionner, cette année Seat proposera une transmission 4 roues motrices sur le break, la Leon ST, de quoi ravir une clientèle suisse plutôt friande des versions 4x4. Petit bémol toutefois, la transmission intégrale sera disponible uniquement avec les petits moteurs diesel, le 1.6 TDI de 105 CV et le 2.0 TDI de 150 CV, il ne faudrait pas fait trop d'ombre aux marques reines du groupe.

Prix et options - Seat Leon SC FR 2.0 TDI

Prix de base : CHF 34'650.-

Peinture métallisée « Nevada White » : CHF 580.-

Pack de lancement pour FR : CHF 2'190.-

(Aide au stationnement avant et arrière, Cartographie Europe, Pack Confort 2 (détecteur de pluie et de lumière, rétroviseur intérieur à position jour/nuit automatique), Pack Hiver (chauffage des sièges avant réglable séparément, système de lave-phares, buses de lave-glace chauffantes à l'avant), SEAT Mediasystem avec navigation, SEAT Sound System, Phares LED pour feux de croisement et feux de route)

Sièges sport avec revêtement en Alcantara noir : CHF 610.-

Toit en verre coulissant/orientable : CHF 1030.-

Roue de secours peu encombrante : CHF 70.-

Radio avec Digital Audio Broadcasting DAB+ : CHF 270.-

Pack Titanium : CHF 990.-

(Jantes en alu 18" « PERFORMANCE », Pneus 225/40 R18, Rétroviseurs extérieurs en argent)

Paquet système d'assistance au conducteur : CHF 400.-

(Assistant des feux de route, Lane assist (assistant de maintien de voie))

Tiredness detection (détecteur de fatigue) : CHF 180.-

Prime WOW : CHF -1'500.-

Prix TOTAL : CHF 39'470.-

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

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG AG) pour le prêt de cette Seat Leon SC FR 2.0 TDI, ainsi qu'à l'agence AMAG Seat de Châtelaine pour la logistique.

A lire aussi

Essai - Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

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























W.A.Y.



W.A.Y.



