Essai – Cupra Born : Plutôt bien née

Sa fiche technique ne laisse aucun doute : la Born est une proche cousine de l'ID.3 : même plateforme, mêmes motorisations, mêmes packs batterie. Les similitudes ne s'arrêtent pas là avec des carrosseries aux volumes semblables et des tableaux de bord quasi identiques. Reste que la Cupra Born est présentée comme nettement plus sportive que sa cousine VW. Voyons si cette promesse se confirme durant notre essai.

- Moteur électrique, sur les roues arrière
- 150 kW (204 ch)
- 310 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'850 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'320 x 1'810 x 1'550
- Conso. mesurée : 17.4 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 38'900.-, mod. essayé: CHF 47'600.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Les nombre de voitures électriques ne cesse de croître : en 2021 en Suisse, une immatriculation de voiture neuve sur quatre était un véhicule 100% électrique. Tous les constructeurs s'y mettent, l'annonce faite par l'Union Européenne d'interdire les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur thermique dès 2030 ne leur laissant guère le choix.

Le Diesel Gate traversé par le groupe Volkswagen il y a quelques années a engendré plus vite que chez certains concurrents une stratégie tournée vers l'électrique et cela pour les diverses marques du groupe. Cupra, la déclinaison sportive de Seat, propose ainsi son premier véhicule tout électrique : la Born que je vous présente ici.

A l'extérieur

Si la Born reprend la silhouette globale de l'ID.3, elle arbore toutefois un style bien différent. Les lignes tout en rondeur de l'allemande sont ici remplacées par un dessin plus acéré où les arêtes saillantes sont légion. Vu de l'avant, le regard de la Born est presque plissé alors que le capot court plonge vers le large bouclier.

De profil, le design monocorps est souligné par divers éléments de style qui augmentent le dynamisme de l'ensemble. Sous cet angle, le profil arrière est particulièrement agressif avec la large casquette qui prolonge la descente du toit et les feux en pointe qui dépassent la ligne de hayon. Quant à l'arrière, il est moderne, avec un bandeau lumineux continu entre les feux.

Mon véhicule de test arbore la teinte métallisée Aurora Blue du lancement qui se marie bien avec les éléments couleur cuivre, la signature visuelle de Cupra. Le capot avant n'abrite pas de second coffre, il est entièrement dévolu à la régulation électrique et aux équipements de ventilation-climatisation. Les grandes roues

Blizzard de 20″ sont en option, l’équipement de base prévoyant des roues de 18″.

D’une longueur de 4.32 m pour une largeur de 1.81 m et une hauteur de 1.54 m, la Born fait partie du segment des compactes moyennes. Relevons tout de même le poids conséquent de 1’850 kg, soit le poids d’une Tesla Model 3 Dual Motor pourtant 4×4 et 25 cm plus longue.

A l’intérieur

Dès la porte ouverte, la similitude avec l’ID.3 saute là aussi aux yeux : le poste de pilotage est identique avec ses deux écrans dont celui situé derrière le volant qui intègre le levier rotatif de sélection des vitesses. Seuls le joli volant sport et les sièges, partagés avec d’autres véhicules de la marque, sont spécifiques à Cupra.

Malgré leurs surpiqûres cuivre, je trouve les sièges un peu austères dans leur teinte grise. Heureusement que les inserts cuivre rehaussent légèrement l’ensemble. Avec le capot très court et l’habitacle Cab forward, l’espace intérieur est véritablement spacieux pour une voiture de cette taille. Même siège du conducteur largement reculé, l’espace aux jambes des passagers arrière est généreux. Quant au coffre, avec un volume de 385 litres, il se situe dans la moyenne malgré la présence du moteur au-dessous.

En revanche, je reste sur ma faim en ce qui concerne l’infotainment que je trouve très lent et peu ergonomique. Par exemple, pour enlever l’assistance de maintien de ligne, particulièrement intrusive puisqu’elle demande de rouler au milieu de la

chaussée à peine je me décale vers la ligne médiane de la chaussée, il faut passer par 4 écrans successifs. Et si, comme je le fais durant mon essai, vous souhaitez ensuite afficher la statistique de consommation électrique, ce n'est pas moins de 6 écrans successifs qu'il faut traverser. De plus, comme sur une Skoda Enyaq, il n'y a pas moyen de paramétrer les options pour qu'elles demeurent actives au prochain démarrage, ce qui je l'avoue m'agace passablement. Apple Play est disponible de série mais la connexion Bluetooth de l'auto offre plus d'options pour la lecture de la musique stockée sur un iPhone.

Sous le capot

Cette Cupra Born est, comme sa cousine VW, une pure propulsion, l'unique moteur étant placé sur l'essieu arrière. En l'absence de transmission sur les roues avant, son rayon de braquage est particulièrement court.

Elle est disponible avec deux packs batterie Lithium-Ion associés à deux motorisations : un pack de 62 kWh dont 58 kWh utiles avec un moteur développant 204 ch (150 kW), ou bien un pack de 82 kWh dont 77 kWh utiles avec un moteur de 231 ch (170 kW). C'est la première version dont je dispose pour cet essai. Les autonomies WLTP affichées par Cupra sont respectivement de 424 et 548 km.

Je suis très surpris par la consommation affichée par l'ordinateur de bord sur la totalité de mon essai (1'330 km) puisqu'elle ne s'élève qu'à 14.31 kWh/100 km,

soit 2.1 kWh/100 km de moins que la valeur officielle de 16.4 kWh/100 km et cela malgré un essai réalisé essentiellement sur les routes vallonées du Jura (70%) et sur autoroute (30%), un terrain où l'on consomme plus que sur des routes de plaine par exemple. En comparaison, j'avais réalisé 19.1 kWh/100 km avec l'ID.3 150 kW. Lorsque je reçois voiture, la consommation affichée s'élève à 16.1 kWh/100 km sur les derniers 3'425 km, valeur également inférieure à la consommation officielle. J'en viens à penser que cette indication n'est pas fiable sur le véhicule de mon essai, ce d'autant que la meilleure autonomie que je réalise est de 320 km avec 9% de batterie restante, soit une consommation calculée de 16.5 kWh/100 km. Je pense ainsi que la consommation réelle doit plutôt être située entre 16.5 et 18 kWh/100 km selon le parcours.

Pour la recharge, la Born 150 kW est compatible avec les chargeurs à courant continu jusqu'à 120 kW. Une charge théorique de 80% de la capacité batterie ne prend alors que 26 min environ. La version 170 kW accepte une recharge CC jusqu'à 135 kW.

Notons encore que chauffage et climatisation sont assurés par une pompe à chaleur embarquée en option, moins pénalisante sur l'autonomie qu'un chauffage ou une climatisation électrique.

Au volant

Dès les premiers tours de roue, la Born affiche un dynamisme certain : direction directe, suspensions fermes, accélérations franches. Le ressenti est bien différent que dans sa cousine VW et nettement plus démonstratif. Le centre de gravité bas et le poids conséquent amènent une excellente stabilité à l'auto mais le second limite l'agilité, en particulier en entrée de virage.

Malgré le couple sur les roues arrière, l'ESP limite toute glissade de l'arrière et la voiture demeure légèrement sous-vireuse ; dommage qu'on ne puisse complètement déconnecter cet ESP et profiter de cette pure propulsion pour se

faire plaisir. La voiture est donc plutôt amusante sur les petites routes mais les débattements de suspension limités imposent une certaine prudence sur routes bosselées, les butées de suspension étant vite atteintes. La Born est donc plus à l'aise sur les routes bien entretenues que sur chaussée bosselée.

En ce qui concerne l'ergonomie intérieure, l'assise et la tenue latérale sont confortables, la direction directe est agréable, remontant correctement les informations du train avant. Le levier rotatif qui permet d'enclencher marche avant ou arrière fonctionne même si je lui préfère la commande sur le tunnel de boîte de la Polestar 2 ou un levier à l'américaine comme sur les Tesla. Par contre, je trouve le large montant de pare-brise un peu handicapant dans les virages à gauche.

L'auto propose quatre modes de fonctionnement : Eco, Confort (par défaut), Sport et Individual, ce dernier pouvant être paramétré à sa guise. Sensés agir sur les suspensions, la direction et l'accélération, j'avoue ne pas sentir beaucoup de différences entre eux, ce qui les rend bien inutiles à mes yeux.

Verdict

Vous l'aurez sans doute compris au travers de mes lignes, entre les deux cousines ID.3 et Born, j'ai une nette préférence pour la seconde. Plus dynamique autant par son esthétique que ses trains roulants, plus jeune par son look typé latin et sans doute un peu plus performante grâce à des réglages châssis plus sportifs, je trouve la Born plus attrayante à tous points de vue. Elle remplit la promesse marketing de son positionnement sportif sans pour autant proposer des performances de beaucoup supérieures à celle de l'ID.3.

Avec le pack 58 kWh, les prix démarrent à CHF 38'900.-, ce qui en fait l'une des offres actuelles les plus attrayantes parmi le tout électrique. Mon véhicule de test, bien équipé par plus de CHF 11'000.- d'options diverses, se positionne près de CHF 7'000.- moins cher que l'ID.3 essayée par Wheels And You. Un atout de plus pour cette Born plutôt bien née !

<u>Prix et options – Cupra Born 58 kWh</u>

Prix de base : CHF 38’900.-

Peinture métallisée “Aurora Blue” : CHF 850.-

Cupra Advanced Pack Light : CHF 5’650.-

Pompe à chaleur : CHF1’100.-

Jantes alu 7.5J x 20″ : CHF1’500.-

Skyline : CHF1’050.-

Protect : CHF450.-

Extension garantie : CHF600.-

Pack Bonus sans Top View : CHF -2’500.-

<u>Prix TOTAL : CHF 47’600.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Cupra Suisse (AMAG AG) pour le prêt de cette Cupra Born, ainsi qu’au garage AMAG Crissier pour leur soutien logistique.

<u>A lire aussi</u>

Essai – Cupra Formentor 2.0 TSI 4Drive : Il envoie fort le Formentor !

Premier contact – Cupra Ateca : Nouveau-né… ou presque

Essai – Seat Leon Cupra R : Dernier service !

Essai – Seat Leon ST Cupra 4Drive : Elle cache bien son jeu !

Essai – Seat Leon Cupra 280 : La formidable perturbatrice

Essai – Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

Nouveauté – Cupra Born

Présentation – Cupra el-Born

Nouveauté – Cupra Formentor

Nouveauté – Cupra Leon

Présentation – Cupra Tavascan

Nouveauté – Seat Leon Cupra R ST

Présentation – Cupra Formentor

Avant-première – Cupra Ateca

Nouveauté – Seat Leon Cupra

Nouveauté – Seat Ibiza Cupra MY2015

Nouveauté – Seat Leon ST Cupra

Nouveauté – Seat Leon Cupra

Nouveauté – Seat Ibiza Cupra

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com