

Essai - Cupra Formentor VZ5 : Les Baléares sont en feu

Déjà passé dans les mains de Wheels And You, le Cupra Formentor est maintenant disponible avec le fameux 5 cylindres 2.5 TSI. Nous nous devons donc de reprendre le volant pour un nouvel essai. Un look sportif associé à une motorisation endiablée, il n'en fallait pas plus pour nous motiver. Il est temps de découvrir le tempérament sulfureux de ce modèle VZ5.



- 5 cylindres, turbo, essence, 2'480 cm³
- 390 ch de 5'700 à 7'000 t/min
- 480 Nm de 2'250 à 5'700 t/min
- Boîte de vitesse DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 1'736 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'450 x 1'840 x 1'510
- Conso. mesurée : 10.75 l/100 km
- Emissions CO₂ : 241 g/km (G)
- dès CHF 71'800.-, mod. essayé: CHF 78'100.-

Cupra, label sportif de Seat devenu une marque à part entière depuis 2018, propose avant tout des modèles similaires à sa maison mère mais en les dopant aux vitamines. Basée sur l'ID.3, la Born est le dernier exemple en date. Pour le Formentor, c'est différent car même s'il repose sur une plateforme commune du groupe VW, le véhicule est inédit et proposé exclusivement sous la marque Cupra.

Depuis son lancement, le catalogue du Formentor s'est grandement étoffé, avec notamment des moutures hybrides. L'entrée de gamme est uniquement traction et offre 150 ch, alors qu'à l'autre extrémité on retrouve celui qui nous intéresse aujourd'hui, le VZ5.

Avant de vous partager mes impressions, rapide explication de son patronyme. VZ pour « Veloz » en espagnol, qui signifie vitesse ou rapidité. Pour le « 5 », je pense que vous aurez deviné, c'est un lien avec sa motorisation cinq cylindres. Petit rappel encore, la dénomination Formentor fait référence au cap du même nom qui se trouve sur l'île de Majorque, dans les Baléares. Le voyage peut commencer.



A l'extérieur

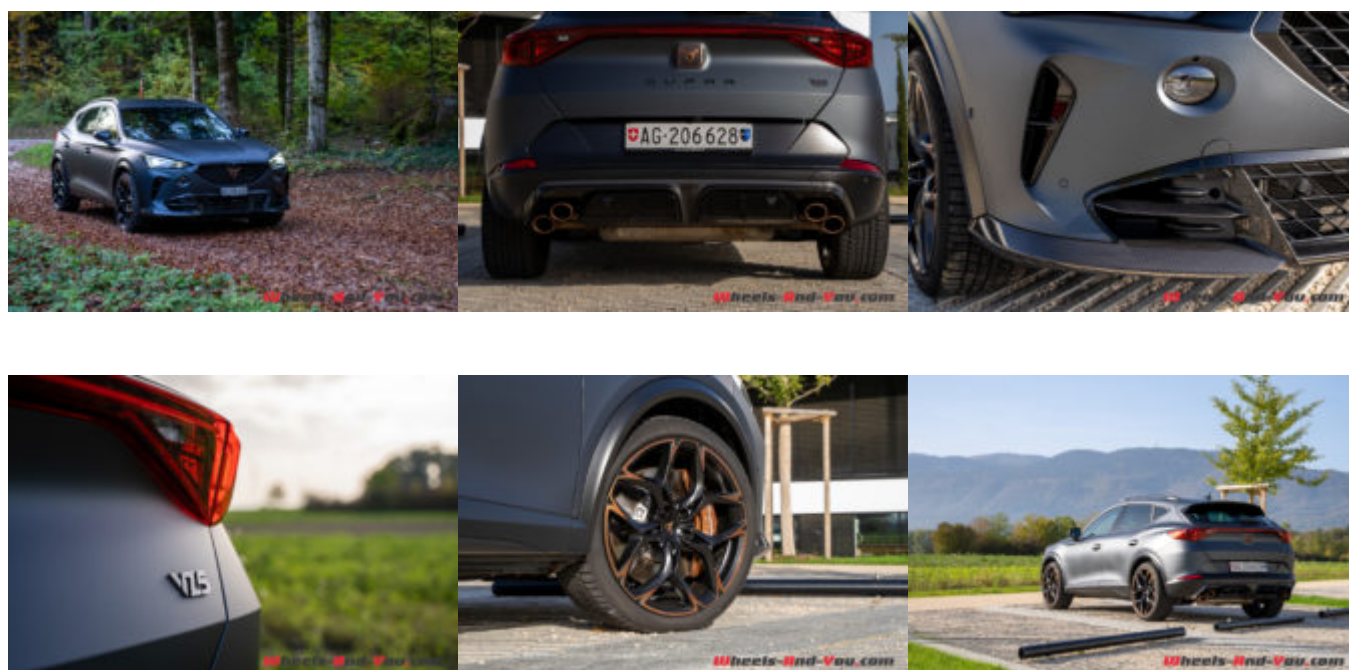
Dès sa présentation en 2019, je suis tombé sous le charme du Formentor. Les lignes sont acérées, le style très dynamique et le gabarit est relativement compact, avec suffisamment de musculature pour afficher clairement sa sportivité.

Le Formentor diffère de bon nombre de crossover, avec une hauteur et un encombrement global relativement contenus. Le format est vraiment très intéressant et à la conduite, c'est hyper facile à placer dans la jungle urbaine.

Je ne vais pas détailler à nouveau le Formentor, mon collègue l'avait parfaitement présenté lors de notre essai du 2.0 TSI. En revanche, attardons-nous sur les

spécificités de cette déclinaison VZ5. Il faudra être bien attentif si vous le croisez sur la route car les différences sont minimes même si elles font tout leur effet. La plus évidente, c'est la double sortie d'échappement dont les embouts sont disposés l'un sur l'autre, légèrement en biais. Ils arborent également une teinte cuivrée, dans l'esprit du label Cupra.

En plus de cela, je note les nervures du capot moteur qui sont plus marquées, un bas de bouclier avant légèrement plus agressif ainsi qu'un diffuseur arrière plus racé. Notre modèle d'essai disposant de surcroît d'une peinture matte, « Magnetic Grey Matt » pour être précis, cela renforce un peu sa bestialité. Finalement, en exclusivité sur le VZ5, des sublimes jantes 20 pouces, noires avec quelques détails cuivre, complètent à merveille ce tableau. Le seul défaut que je lui trouve, c'est le logo VZ5 qui manque de charisme en regard du produit qu'il représente.



A l'intérieur

Lorsque j'ouvre la porte, mon regard est immédiatement attiré vers les magnifiques sièges baquets. Mais il faudra cocher l'option car de série, ils sont un peu moins enveloppants. Ces assises « sport Cupra » sont très confortables et proposent suffisamment de maintien. Mais le plus beau, c'est leur magnifique dossier en carbone.

Pour le reste, on retrouve un intérieur typique des productions du groupe VW. La

banalité et la tristesse du dessin, couplé à certains plastiques vraiment peu valorisants, me procurent toujours autant de désarroi. Heureusement, chez Cupra, on agrmente cette ambiance morose avec quelques touches cuivrées, par exemple les contours de buses d'aération ou les surpiqures des sièges, du volant et des intérieurs de porte. Il y a aussi un filet lumineux sur le haut du tableau de bord qui intègre les avertisseurs d'angle mort, c'est une belle réussite.

L'habitabilité est correcte en regard de la taille de la voiture, on se sent à l'aise. Le coffre dispose d'un volume acceptable de 410 litres en configuration normale.

Au niveau du système infotainment, là non plus rien à redire, c'est complet et fonctionnel. J'apprécie une nouvelle fois l'utilisation de l'Apple Car Play sans devoir brancher le câble sur mon smartphone, ça devient enfin commun. Je regrette seulement la présentation de l'interface exploitant une multitude de couleurs qui détonnent avec l'intérieur de la voiture. C'est un peu criard et j'aurais préféré pour le coup un peu plus de sobriété avec un jeu de teinte cuivrée, question de renforcer le lien à cette couleur représentative de la marque Cupra.





Sous le capot

Il est temps de nous intéresser à ce qui nous amène à réaliser ce test aujourd'hui, je parle bien évidemment de la mécanique qui anime ce Formentor VZ5. Pas de surprise, je vous le disais en introduction, il s'agit du fameux 5 cylindres 2.5 TFSI que nous retrouvons principalement sur les modèles sportifs Audi, tels que la RS 3 Sportback essayée récemment. Il se caractérise notamment par une sonorité unique et pleine de charme.

Pour notre VZ5, ce moteur développe 390 ch (400 ch pour la RS 3) entre 5'700 et 7'000 t/min, avec un couple maximal de 480 Nm (500 Nm pour la RS 3), disponible dès 2'250 t/min. Le tout est couplé à une transmission DSG à 7 rapports et au système quatre roues motrices 4Drive.

Une telle armada de canassons signifie tout logiquement une consommation pas vraiment sobre, la fiche technique annonce 10.6 l/100km en cycle mixte. Pour ma part, j'ai pu mesurer une moyenne de 10.75 l/100km alors que l'ordinateur m'annonçait 1 litre en moins. A noter toutefois que mon périple s'est fait principalement sur autoroute, ce qui explique ce calcul proche des données constructeurs. Pour terminer sur ce chapitre, j'ai constaté que sur un trajet exclusivement autoroutier, il est facile de descendre à 9.0 l/100km, voir un peu moins. A l'inverse, si on part arsouiller en exploitant toute la cavalerie, là ça dépasse allégrement les 15.0 l/100km.



Au volant

Comme je le disais précédemment, les sièges offrent un bon confort et je me sens rapidement à l'aise au volant de ce Formentor VZ5. L'assimilation des commandes est elle aussi assez facile, pas vraiment de surprise, ça reste un produit du groupe Volkswagen.

Rapidement, je constate la fermeté de la suspension, c'était apparemment déjà le cas sur le modèle 2.0 TSI. Mais, là c'est encore un peu plus ferme car tout a été spécifiquement paramétré pour le VZ5 et la garde au sol a perdu 10mm. Le constructeur ibérique assume pleinement son identité sportive et ce n'est pas pour me déplaire. Toutefois, cet amortissement relativement dur ne pègre en rien l'agrément de conduite, c'est suffisamment confortable. Globalement, en conduite normale au quotidien, rien ne permet de réaliser que ce Formentor développe 390 ch. C'est même assez bluffant à quel point il est capable de se la jouer discret. Certes la sonorité titille les sens mais ce n'est pas énivrant non plus.

Je quitte l'autoroute pour attaquer quelques petites routes en profitant de hausser la cadence. L'ambiance est toujours plutôt bon enfant et cela même si le paysage défile rapidement. Le tracé devient plus sinueux, là je décide de cravacher ardemment mon étalon espagnol. Franche accélération, l'auto se catapulte vers l'avant et me voilà collé dans mon siège. Pas de doute, ça pousse et même très fort. Normal en même temps vu le nombre de chevaux mais je suis plus surpris par la brutalité. En fait, ça semble tellement doux et facile à conduire qu'on a de la peine à imaginer les performances, enfin jusqu'à ce qu'on décide d'y aller franchement.

En plus, n'étant pas assis trop haut comme c'est souvent le cas dans les SUV, je me sens parfaitement bien pour appliquer un rythme très soutenu à tous mes déplacements, surtout lorsqu'ils sont agrémentés de virages. D'ailleurs, en parlant d'eux, notre Formentor VZ5 les avale sans broncher, sans aucune prise de roulis, c'est un régal. Même avec la monte hivernale, je trouve que le comportement routier est excellent autant sur chaussée sèche que détrempée.

Différents modes de conduite sont proposés, ils agissent sur une multitude de paramètres et offrent encore un peu plus de bestialité lorsqu'on opte pour « Sport » ou « Cupra ». La sonorité à bord est aussi accentuée, ça n'aide pas à rouler plus cool. Pourtant - et c'est là un véritable point fort de ce Formentor VZ5 - il est

justement parfaitement possible de rouler tranquillement.

Dernier détail et pas des moindres, afin d'assurer un freinage à la hauteur des accélérations, le VZ5 est équipé d'étriers Akebono 6 pistons. C'est diaboliquement efficace à ce niveau aussi.



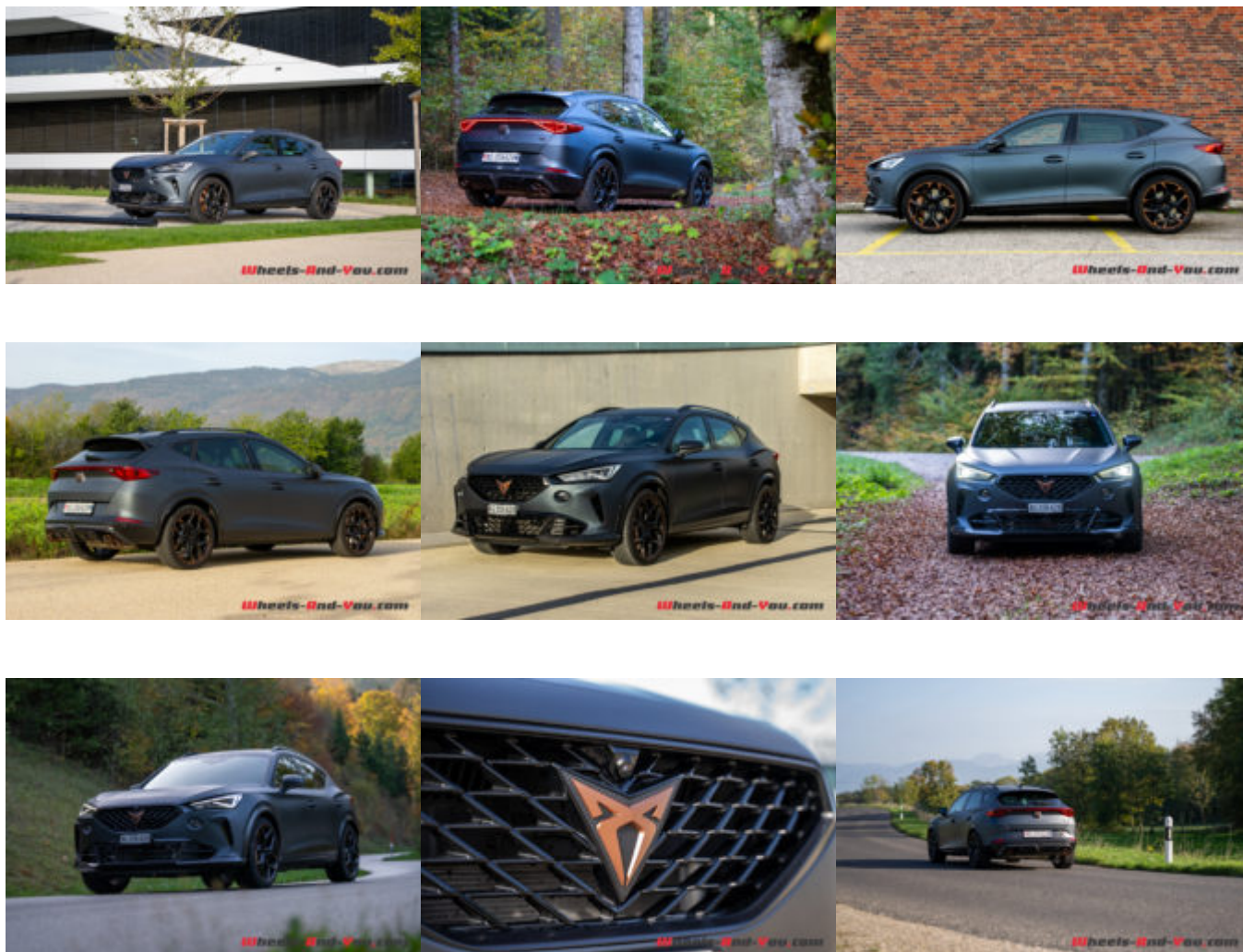
Verdict

N'étant clairement pas un amateur des voitures du groupe Volkswagen, je trouve que ce Cupra Formentor VZ5 sort des carcans qu'on subit généralement à bord du reste de la production. En plus d'offrir un look sportif et original, il est animé

par une mécanique endiablée qui propose des performances hyper intéressantes, surtout au tarif demandé.

Bien sûr, si on regarde uniquement le prix, qui démarre à un peu plus de CHF 70'000.-, c'est une somme non négligeable. Mais mis en rapport avec l'équipement et surtout le tempérament de ce VZ5, le ratio est plutôt intéressant. Je ne vais pas polémiquer en comparant avec le RS Q3, je vous laisse aller voir vous-même. Pour ma part, le choix est vite fait mais une nouvelle fois, il faudra l'assumer car l'effet des quatre anneaux est très puissant, surtout dans notre pays.

Notez encore que ce Cupra Formentor VZ5 sera produit à seulement 7'000 exemplaires, un détail qui confirme l'exclusivité de ce modèle réservé à un public averti.



Prix et options - Cupra Formentor VZ5 4Drive

Prix de base : CHF 71'800.-

Peinture "Magnetic Grey Matt" : CHF 1'750.-

Sièges baquets sport CUPRA en cuir « Black » à l'avant : CHF 2'250.-

BeatsAudio Sound System : 650.-

Hayon à ouverture et fermeture électrique « Virtual Pedal » : CHF 750.-

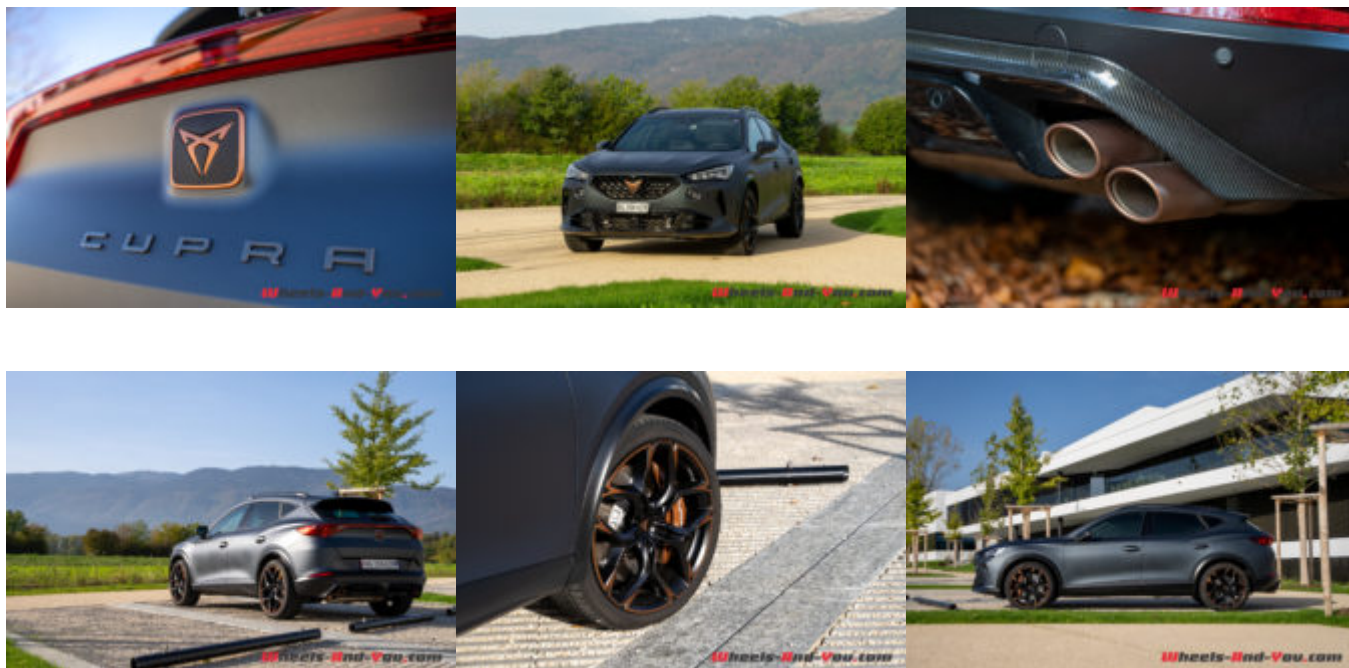
Extension de garantie constructeur pour la 3ème, 4ème et 5ème année / max. 100'000km : CHF 900.-

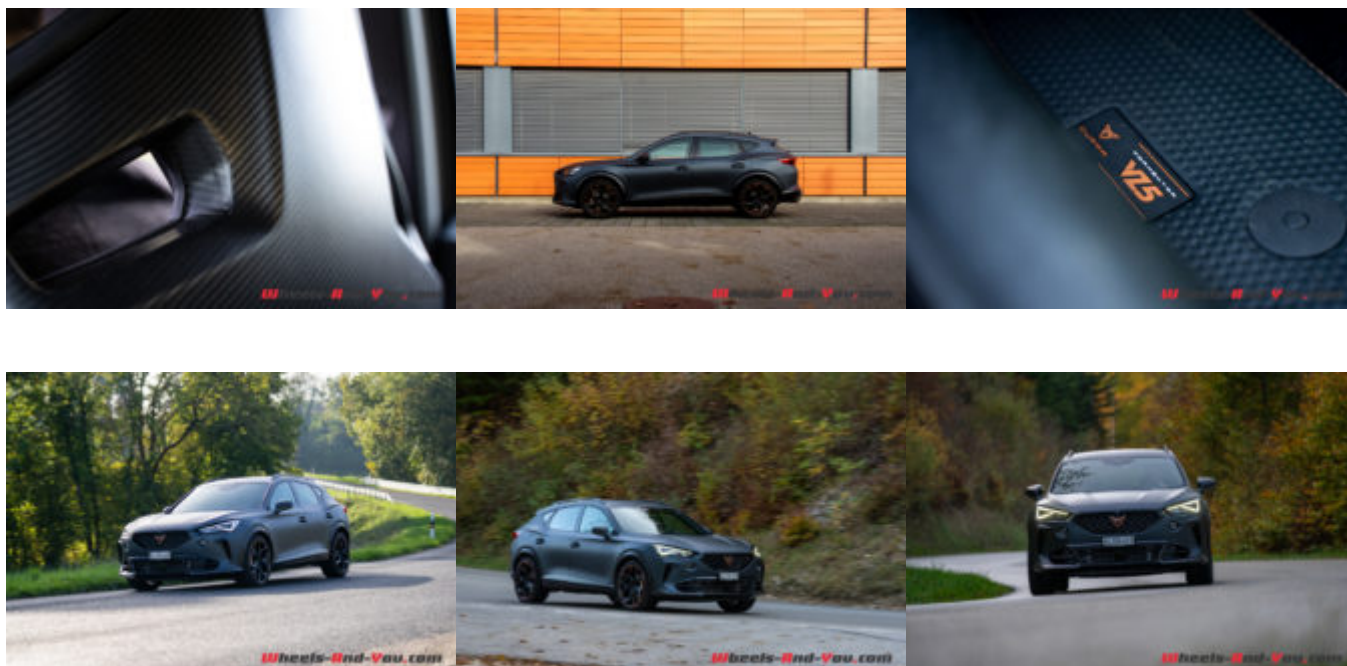
Prix TOTAL : CHF 78'100.-



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

Nos remerciements à Cupra Suisse (AMAG AG) pour le prêt de ce Cupra Formentor VZ5, ainsi qu'au garage AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Cupra Born : Plutôt bien née

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



