

# Essai - Cupra Leon Sportstourer VZ Cup

*La Cupra Leon Sportstourer VZ Cup n'est autre qu'une nième déclinaison de la Seat Leon ST Cupra 4Drive que je vous présentais en 2017. Depuis cet essai, la stratégie marketing du groupe a transformé le badge sport Cupra en une marque à part.*



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 cm<sup>3</sup>
- 370 ch à 5'600 t/min
- 450 Nm de 2'400 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesse DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 265 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'624 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'660 x 1'790 x 1'440
- Conso. mesurée : 9.49 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 186 g/km (F)
- dès CHF 60'700.-, mod. essayé: CHF 63'200.-

---

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

---

L'essor ne s'est pas fait attendre et Cupra affiche des résultats record en 2023 :

14.3 milliards d'euros de chiffre d'affaires avec un résultat d'exploitation de 625 millions d'euros et une rentabilité de 4.4% ! Cette nouvelle marque incarne désormais le positionnement sportif de Seat et intègre des modèles spécifiques, comme le Formentor ou prochainement le Tavascan, deuxième modèle 100% électrique après la Born, qui devrait être disponible en Suisse vers la fin de l'année.

Plutôt que d'y greffer le 5 cylindres du Formentor VZ5, la version Cup n'est autre qu'une série spéciale de la Cupra Leon VZ passée dans les ateliers d'ABT, le préparateur officiel du groupe. Elle reçoit un échappement maison et un chip tuning qui fait grimper la puissance de 60 ch. Son suffixe n'a donc rien à voir avec une éventuelle coupe de marque, d'autant plus que j'essaie le break dénommé Sportstourer. Ainsi badgé, son tarif prend l'ascenseur et je vais découvrir si le jeu vaut la chandelle.



## ***A l'extérieur***

Globalement, les proportions de la Cupra Leon Sportstourer VZ Cup demeurent celles de la Seat Leon Sportstourer mais le design, ADN de la marque Cupra, a subtilement évolué au fil des ans.

La face avant, redessinée en 2020, paraît plus anguleuse et reprend la signature LED distinctive de Seat. La calandre s'agrandit alors que la lame inférieure est désormais interrompue par une large grille qui renforce l'agressivité sous cet angle.

C'est de profil que les lignes évoluent le moins et si ce n'était la teinte Petrol Blue Mat de mon véhicule d'essai - splendide au demeurant - les jantes spécifiques reprenant la couleur Copper (cuivre) emblématique de la marque et de magnifiques coques de rétroviseur en carbone, il est difficile de la distinguer d'une Sportstourer 2.0 TDi. De même à l'arrière où seuls l'insigne ABT - seul élément chromé de la carrosserie - et l'échappement à 4 sorties noir mat

permettent de la différentier.

Globalement, le design est nettement plus dynamique que celui d'une Audi A4 Avant ou d'une VW Golf Variant, sans faute de goût à moins que la teinte Copper ne rebute.



## ***A l'intérieur***

Un coup d'œil à l'intérieur révèle que l'évolution y est plus marquée alors que les 5 dernières années ont vu la généralisation des écrans tactiles de grande taille. Ainsi, les compteurs électromécaniques de la Seat laissent place à un écran qui offre pas moins de 6 modes d'affichage différents pour les compteurs. L'écran de l'infodivertissement grandit également et intègre désormais la majorité des commandes de climatisation, précédemment physiques. C'est un recul en termes d'ergonomie mais c'est la mode.

D'une manière générale, si l'intérieur demeure assez sombre malgré les inserts Copper sur le volant et le tableau de bord, les écrans très colorés amènent un

esprit jeune et plutôt dynamique. Ils ne sont guère réactifs mais assez complets.

Le véhicule mis à ma disposition dispose de la sellerie cuir en option, dans une finition bleue qui s'accord parfaitement à la teinte de la carrosserie.

Les magnifiques sièges baquets CUP Bucket dont les coques de dossier sont en carbone offrent un maintien latéral parfait. Ils sont à réglages manuels (électriques en option). Les places arrière sont plutôt spacieuses même si les passagers de plus de 185 cm trouveront la hauteur de tête un peu limitée. Quant au coffre, il propose 620 l de contenance, soit autant que celui d'une VW Golf Variant.



### ***Sous le capot***

La Cupra Leon est basée sur la plateforme MQB Evo comme le Formentor, la Golf VIII, la Skoda Octavia IV ou l'Audi A3 IV.

Le moteur 2.0 TSI est donc un 4 cylindres essence turbocompressé de 2 litres de

cylindrée. Grâce à la majoration de la pression de suralimentation, il gagne 60 ch et développe ici 370 ch (272 kW) à 5'600 t/min. Le couple gagne 50 Nm et culmine à 450 Nm entre 2'400 et 5'200 t/min.

Ce propulseur est accouplé à la bien connue boîte robotisée DSG à 7 rapports et double embrayage, la puissance étant transmise aux 4 roues de manière permanente.

Ainsi « tunée », les chiffres de performances progressent : la VZ Cup effectue le 0 à 100 km/h en 4.6 sec et atteint 265 km/h. Evidemment, la recette de la pression de suralimentation pour gagner en puissance n'est pas favorable à une consommation raisonnable. Les chiffres officiels annoncent 8.2 l/100km en conduite mixte alors que je mesure une moyenne de 9.49 l/100 km sur l'ensemble de mon essai, certes avec passablement de conduite à rythme soutenu. Sur 100 km d'autoroute à vitesse stabilisée, l'ordinateur de bord est descendu à 7.9 l/100km. Avec des émissions de CO2 de 186 g/km, sa catégorie d'efficacité énergétique Euro 6 est la classe F, la même qu'une VZ sans chip tuning.

La VZ Cup propose 4 modes de conduite : Confort, Sport, Cupra et Individual. La sélection de chacun mode place la boîte en mode automatique alors qu'à part en mode Confort, une simple pression sur une palette au volant bascule la sélection en mode manuel.



## ***Au volant***

D'emblée, je retrouve le comportement routier de la Seat Leon Cupra essayée il y a bientôt sept ans : dynamique, bien suspendue, elle fait preuve d'une belle efficacité et d'un comportement nettement plus joueur qu'une Audi A4 ou une Golf Variant. Les différents modes de conduite gèrent également l'amortissement : confortable en mode Confort, il devient vraiment sportif en mode Cupra. Relevons que le mode Individual permet de paramétrer l'amortissement sur une échelle qui ne compte pas moins de 15 positions ; largement de quoi adapter le comportement châssis aux souhaits de chacun.

La position de conduite est bonne. Enfin une auto où je peux suffisamment abaisser le siège à mon goût. Mais je regrette des palettes au volant situées trop à l'intérieur de ce dernier et peu agréables à manier. La boîte DSG à 7 rapports n'est pas particulièrement rapide mais fait le job. En mode Confort, les rapports passent au-dessous de 2'000 t/min - consommation oblige - et le kick down à la remise de gaz est assez lent. Une fois les modes Sport ou Cupra sélectionnés, la boîte passe en mode S et les changements de rapports s'opèrent à régime plus élevé.

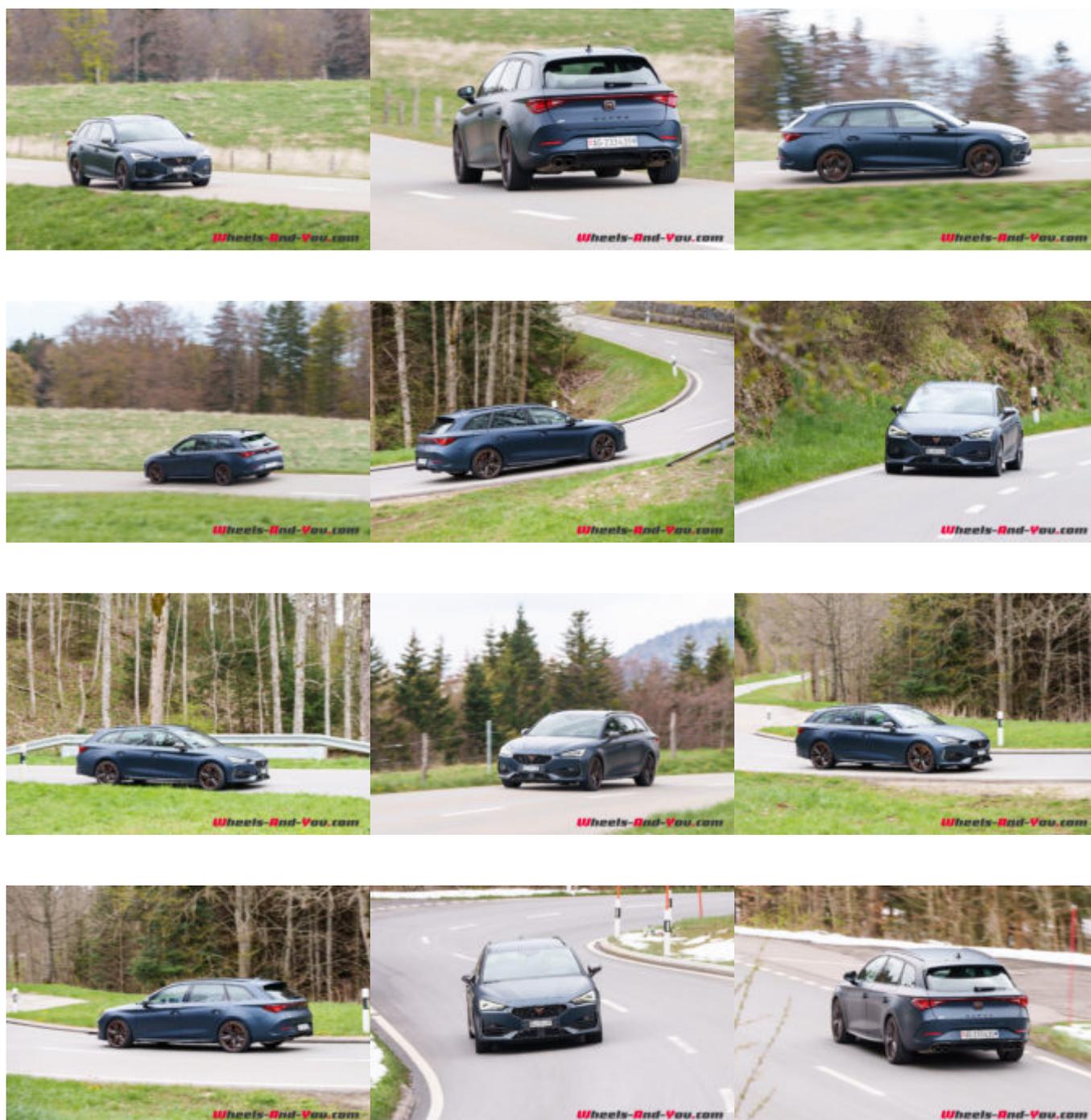
Quant au moteur, le chip tuning ABT augmente sensiblement sa puissance mais souffre malheureusement d'un fort temps de réponse du turbo à la remise des gaz. Ce n'est pas étonnant alors que le gain de puissance provient essentiellement d'une augmentation de la pression de suralimentation. Mais ce « Turbo Lag » fait régresser l'une des forces de la VZ : son homogénéité. Et honnêtement, au volant de la version Cup, difficile de percevoir un véritable gain de performance sur la route par rapport à la VZ. Certes, à plein gaz, la poussée ressentie est un peu supérieure - les 3 dixièmes de mieux sur le 0 à 100 km/h en attestent - mais en sortie de virage, le délai à la remise de gaz est tel que le gain d'accélération est largement anéanti.

Globalement, je trouve donc la VZ nettement plus homogène et agréable à rouler, même si je dois admettre que l'échappement ABT spécifique à la Cup est une réussite : discret en mode confort, il mue sa sonorité en tons sourds sur les autres modes, avec un battement acoustique qui rappelle le son d'un moteur en V et sans que le niveau sonore devienne outrancier.

Excepté le maintien de voie qui fait vibrer le volant un peu trop souvent, les assistances de conduite sont efficaces et plutôt discrètes dans la conduite quotidienne. La conduite autonome est efficace et fluide sur autoroute, autant

pour le maintien de trajectoire que la gestion de la distance avec le véhicule suivi.

L'ergonomie de conduite est bonne même si l'écran central tactile n'est vraiment pas réactif ; on s'y habitue mais c'est un point à améliorer. Relevons également que l'info-divertissement n'est pas le plus détaillé et n'offre pas autant d'options que sur certains véhicules concurrents. Il y donc là aussi un potentiel d'amélioration.





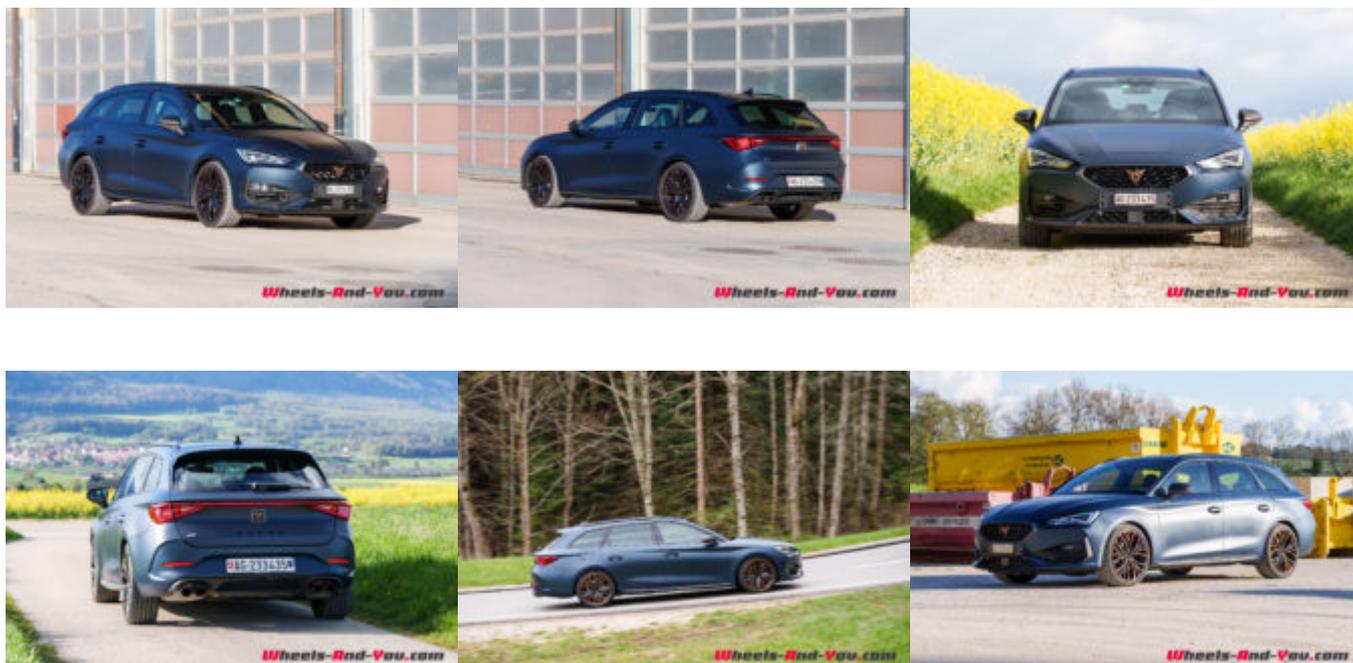
## **Verdict**

Je garde un ressenti véritablement positif après l'essai de cette Leon VZ Cup. Un châssis très efficace, un comportement plutôt joueur, un excellent confort, autant de points déjà relevés sur la Seat que je retrouve sur la Cupra Leon ST VZ Cup. Toutefois, le chip tuning ABT fait régresser l'homogénéité de l'auto.

Or le tarif prend l'ascenseur : CHF 60'700.- CHF sans option, alors que la VZ DSG 4Drive démarre à CHF 53'000.-. La configuration de ma voiture d'essai s'élève à CHF 63'200.- alors qu'une ST 2.0 VZ 4Drive de 310 ch demeure env. CHF 4'000.- moins chère avec les mêmes options (peinture matte, jantes bi-tons Copper, etc.). Ça fait donc cher le chip tuning et l'échappement ABT, tout le reste étant identique, l'homogénéité en moins. Dès lors, je préfère la version VZ, plus agréable au quotidien. D'ailleurs, la série spéciale VZ Cup, désormais épuisée à la commande, n'est plus disponible que sur des véhicules du stock.

Relevons encore que Cupra vient de présenter, le 29 avril dernier, le face-lift de la Leon et du Formentor. Le configurateur de ces nouveaux modèles sur site web Cupra est disponible depuis le 6 mai et les premières livraisons interviendront dès fin juin.





## **Prix et options - Cupra Leon Sportstourer VZ Cup**

**Prix de base : CHF 60'700.-**

**Peinture matte "Petrol Blue" / Intérieur cuir Petrol Blue : CHF 1'700.-**

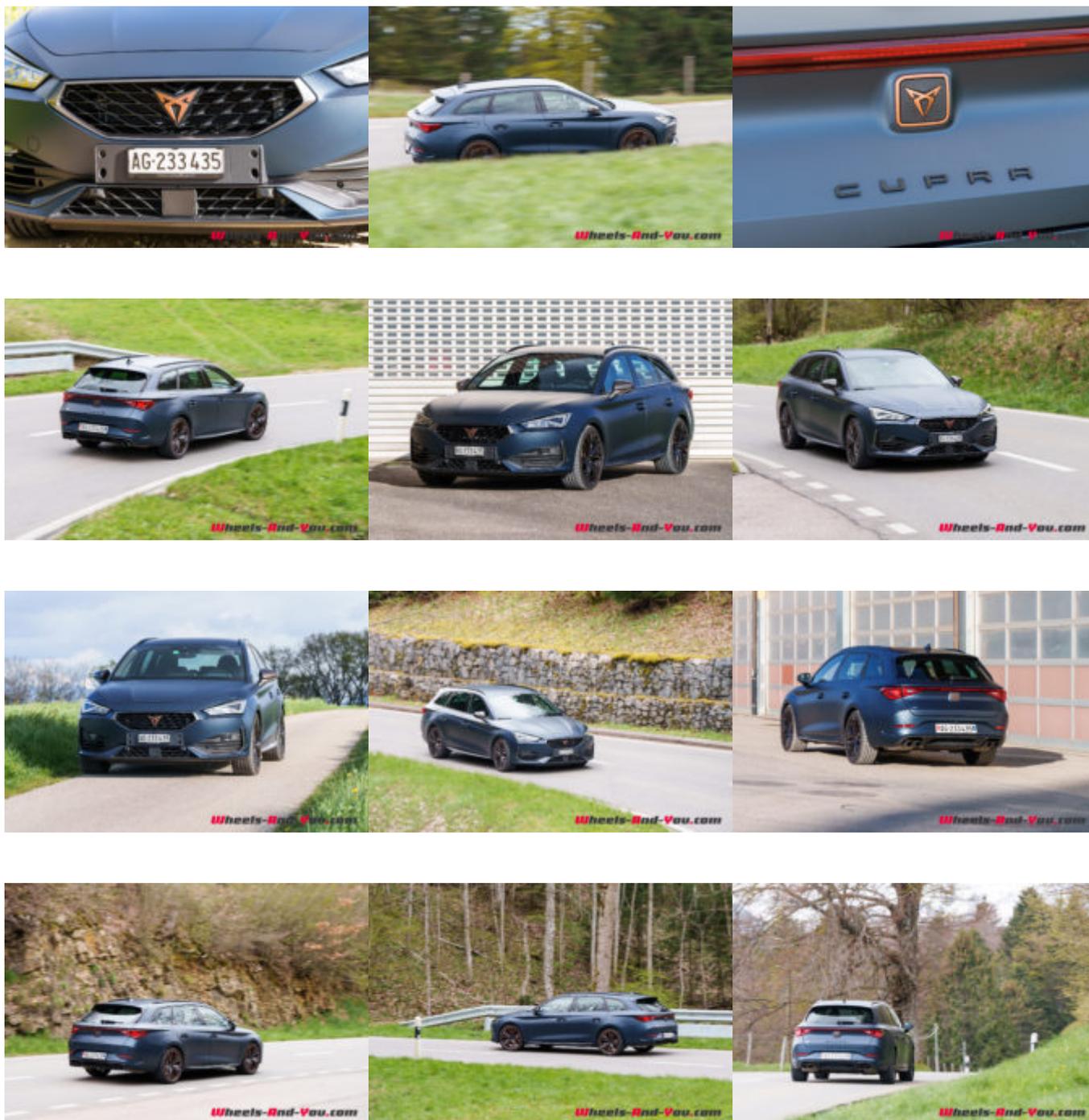
**Extension de garantie constructeur pour la 3ème, 4ème et 5ème année / max. 100'000km : CHF 800.-**

**Prix TOTAL : CHF 63'200.-**



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

Nos remerciements à Cupra Suisse (AMAG AG) pour le prêt de cette Cupra Leon Sportstourer VZ Cup, ainsi qu'au garage AMAG Crissier pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

Essai - Cupra Formentor VZ5 : Les Baléares sont en feu

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



