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

Depuis 1999, la Leon constitue l'offre de Seat dans le segment des berlines moyenne. Renouvelée en 2006 avec la Phase II, puis en 2012 avec la Phase III, elle vient d'être restylée en 2016. C'est la version ST 4Drive de cette Cupra dernière mouture, la plus puissante des Seat jamais offertes en série, que j'ai l'occasion de découvrir pendant un essai de deux semaines et dont je vous livre ici mon ressenti.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 300 ch de 5'500 à 6'200 t/min
- 380 Nm de 1'800 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'653 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'549 x 1'820 x 1'450
- Conso. mesurée : 9.58 l/100 km
- Emissions CO_2 : 164 g/km (G)
- dès CHF 45'550.-, mod. essayé: CHF 45'860.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

ST est l'abréviation de Station Wagon ; c'est donc la version break à quatre routes motrices permanentes de cette Leon Cupra, également disponible en carrosserie 3 portes (SC), 5 portes et X-Perience (break rehaussé), qu'AMAG a mis à ma disposition. Attention, actuellement uniquement la ST, soit notre modèle d'essai, peut bénéficier du système 4Drive.

Quoique basée sur la plateforme MQB du groupe VW, comme les Golf et Audi dernière génération, elle a été dotée par les ingénieurs de suspensions spécifiques. Nouveauté, la Leon Phase III peut désormais recevoir une boîte DSG à double embrayage qui était jusqu'alors réservée aux autres marques du groupe.







A l'extérieur

Les évolutions stylistiques de la Phase III restylée sont particulièrement discrètes. A l'avant, les groupes optiques full LED – la Leon était la première voiture de série à proposer une telle technologie en 2012 – adoptent la signature de la marque et sont désormais partagées avec l'Ateca. Les clignotants sont intégrés aux feux de jour. A l'arrière, les feux évoluent également, gagnent en largeur et adoptent des clignotants LED. La ligne, découverte en 2012, demeure dynamique, plaisante et jeune. Le style préfère les arrêtes saillantes aux rondeurs de la Phase II et se distingue ainsi également de ses concurrentes germaniques.

La face avant est très géométrique, avec quantité de rectilignes qui dessinent la

calandre, la grille de pare-chocs, les optiques… Idem pour les rétroviseurs qu'on dirait sortis d'un manga japonais et qui surplombent des arrêtes latérales dessinant le profil. Le porte-à-faux arrière est assez long et la poupe n'est pas exempte d'arrêtes non plus, celles des ailes arrière venant mourir au-dessus des feux. Les deux sorties d'échappement paraissent ainsi presque incongrues par leur forme ovale.

Longue de 4.55 m, elle présente un poids à vide de 1'653 kg. Ça reste contenu, même si c'est presque 200 kg de plus que la version coupé 2 portes. A noter que la vitre de hayon n'est pas salie par l'eau soulevée en roulant, ce qui est suffisamment rare pour être mentionné.







A l'intérieur

L'intérieur n'évolue guère par rapport à la Leon de 2012, si ce n'est par sa qualité perçue en nette progression et désormais d'excellent niveau. Les plastiques sont moussés, tant sur la planche de bord que sur les panneaux de portières avant comme arrière. Sur cette version sportive, le petit volant gainé de cuir adopte un plat sur le bas. Le bloc compteur demeure analogique avec deux grands cadrans classiques pour le compte-tours et le compteur de vitesse séparés par un écran multifonctions.

La console centrale conserve des molettes de ventilation mécaniques, plus ergonomiques, surmontées d'une rangée de touches de commandes et adopte un écran agrandi et particulièrement réactif. Il intègre désormais les différents

standards de connexion des Smartphone comme Apple CarPlay ou AndroidAuto, dénommés ici Full Link. Demeurent deux touches physiques permettant de rappeler l'écran principal et le Full Link. Le GPS est particulièrement lisible et se montre fiable durant les 2'260 km parcourus.

Les sièges, mix de cuir et d'Alcantara sur mon modèle, sont confortables et offrent un bon maintien latéral. Toutefois, l'ensemble entièrement noir et anthracite manque un peu de gaieté. La taille des vide-poches de portières et de la boîte à gants sont dans la moyenne du segment, comme la dimension de celui situé entre les sièges et devant lequel on trouve deux emplacements porte-gobelet. La commande de boîte DSG demeure une ineptie à mes yeux, avec une action séquentielle inversée et qu'on enclenche en repoussant le levier côté passager plutôt qu'en le rapprochant du conducteur. A défaut de palettes fixes, la direction très directe de 2 tours est munie de palettes au volant qui permettent de se passer du dit levier séquentiel…

Mon véhicule comporte un toit vitré panoramique et ouvrant, un atout pour certains. Le volume du coffre est généreux et propose un volume de 587 litres et même 1'470 litres, banquette arrière rabattue.







Sous le capot

C'est l'ensemble moteur boîte qui subit le plus d'évolutions. Le 2.0 TSI turbo de précisément 1'984 cm^3 voit ses performances accrues. Par rapport à la version 2014, il gagne 10 ch et développe désormais pas moins de 300 ch à 5'500 t/min.

Plus encore, c’est le couple qui gagne 30 Nm pour arriver à 380 Nm disponibles sur une très large plage de régimes, entre 1’800 t/min et 5’500 t/min. Ainsi, le 0 à 100 km/h est abattu en seulement 5.8 secondes et les reprises sont d’excellent niveau.

La transmission de cette Cupra est la bien connue et très performante boîte DSG à double embrayage et 6 rapports seulement, déjà vue sur les Golf et Audi de générations précédentes ainsi que la Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4×4. Elle dispose toutefois d’un étagement spécifique et est associée à une transmission à quatre roues motrices 4Drive. Cette dernière dispose d’un autobloquant Haldex VAG à commande électronique, capable de reporter 100% du couple sur une seule roue seulement. Cela confère une motricité exemplaire en toutes circonstances. Ce dispositif vient assister des suspensions à réglage dynamique DCC dont trois modes sont disponibles : Confort, Sport et Cupra. Alors que la Cupra Phase II proposait de beaux étriers avant Brembo 4 pistons, ma voiture de test ne dispose que d’étriers flottants.

Chaussée de grandes roues 19’’ et pneus 235/35 ZR 19, la consommation de cette Cupra ST est donnée à 7.2 l/100 km. Sur la totalité de mon essai, je mesure 9.58 l/100 km en moyenne avec une conduite souvent soutenue sur de petites routes, ce qui reste honorable pour une auto de 300 ch. Aux différents pleins, je relève une variation de 8.26 à 10.36 l/100 km.







Au volant

Le dynamisme général de l'auto est la première chose qui me frappe. La franche envolée des tours moteur, le couple disponible dès les bas régimes, les rapides changements de rapports, les suspensions qui allient confort et comportement précis, la direction incisive, tout concourt à un ensemble homogène et plaisant, ceci même dans le mode Confort. Les modes Sport et Cupra permettent de raffermir la suspension, de durcir la direction et dynamiser la gestion moteur/boîte. Le bruit se fait alors plus présent tout en restant plutôt sourd et rauque.

Le comportement est exempt de reproche, même à rythme très soutenu où un léger sous-virage apparaît, rapidement corrigé par l'électronique et la motricité exemplaire, même sur route détrempée. Le plus étonnant est que, malgré ce dynamisme, le confort demeure excellent, preuve que sportivité et confort peuvent coexister. Le compromis adopté par Seat est à mon avis bien meilleur que ceux proposés par Audi ou VW, trop souples, moins précis et pas plus confortables pour autant. La version ST a un peu plus de moment de rotation de par son poids supérieur et son porte-à-faux arrière plus long ; elle est ainsi un peu moins sportive que la SC coupé mais n'en demeure pas moins une très performante routière sportive.

Mon seul véritable regret vient de la boîte DSG, au fonctionnement pourtant exemplaire : la politique du groupe VW est de conserver les versions à 7 rapports pour ses seuls marques VW et Audi, ne laissant à Seat et Skoda que les versions 6 rapports. Alors que sur la Skoda Octavia RS 2.0 TDI 4×4, l'étagement provoque de trop importantes chutes de régime entre les rapports, ce n'est pas le cas sur cette Cupra dont l'étagement est parfait pour se faire plaisir sur les petites routes. Par contre, sans 7ème rapport, le moteur prend déjà 2'800 t/min à 120 km/h ce qui, malgré une bonne isolation phonique du groupe propulseur, n'est guère confortable, ni très économique. Dans les modes Sport et Cupra, je préfère décider moi-même des changements de rapport via les palettes, la gestion automatique de la boîte laissant les tours moteur monter trop haut avant changement à mon goût. Systématiquement alors, je cherche à passer ce 7ème rapport qui n'existe pas…













Verdict

Connaissant l'esprit jeune de Seat, je m'attendais avec cette Leon ST Cupra 4Drive à un véhicule dynamique et, le moins que je puisse dire, c'est que je ne suis pas déçu. C'est un cocktail habilement concocté par les ingénieurs Seat qui parviennent à merveille à allier dynamisme et confort. Exceptés un léger manque de gaieté à l'intérieur et une DSG à 6 rapports seulement, je trouve l'exercice sans faute, qui plus est à un prix très compétitif puisque disponible dès CHF 45'550.- pour la motorisation Cupra. Bravo à Seat pour cette version très aboutie de ce break sportif !







<u>Prix et options – Seat Leon ST 2.0 TSI Cupra 300 4Drive DSG</u>

Prix de base : CHF 45’550.-

Cupra Pack : CHF 0.-

Caméra de recul : CHF 290.-

Aide au stationnement : CHF 240.-

Système de verrouillage sans clé : CHF 400.-

Système de navigation Seat : CHF 490.-

Cartographie Europe : CHF 0.-

Seat Connectivity Box : CHF 250.-

Seat Full Link : CHF 180.-

Paquet Systèmes d’assistance : CHF 820.-

Siège AV baquet Cupra Alcantara : CHF 1’050.-

Seat Sound System : CHF 310.-

Toit coulissant panoramique : CHF 1’170.-

Extension de garantie : CHF 580.-

Cupra Pack Bonus : CHF -2’010.-

Prime Advantage : CHF -4’000.-

<u>Prix TOTAL : CHF 45’860.-</u>



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

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG AG) pour le prêt de cette Seat Leon ST Cupra 4Drive, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.













A lire aussi

Essai – Seat Ateca : Le Tiguan peut trembler

Essai – Seat Leon Cupra 280 : La formidable perturbatrice

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

Essai – Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

Nouveauté – Seat Arona

Nouveauté – Seat Ateca FR

Avant-première – Seat annonce le développement de sa gamme SUV

Nouveauté – Seat Ibiza MY2017

Nouveauté – Seat Leon Cupra

Présentation – Seat Ateca X-Perience

Nouveauté – Seat Ateca

Présentation – Seat Leon Cross Sport

Nouveauté – Seat Ibiza Cupra MY2015

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














Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com