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

Pour découvrir son premier véhicule produit sous la nouvelle marque Cupra, le constructeur ibérique nous a amené sur les terres de la Catalogne et de la Principauté d'Andorre afin de profiter pleinement des aptitudes de ce super Ateca, que ça soit sur asphalte ou sur neige.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 300 ch de 5'300 à 6'500 t/min
- 400 Nm de 2'000 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 247 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'735 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'376 x 1'841 x 1'613
- Conso. mixte : 7.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 168 g/km (G)
- dès CHF 48'500.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

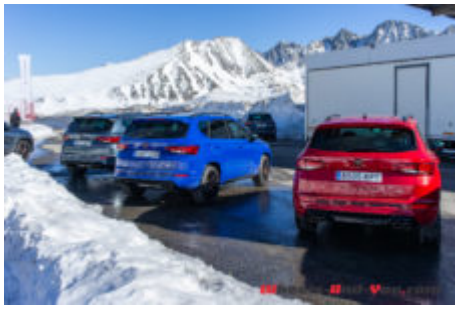
Seat prend des risques en séparant sa gamme de véhicules à caractère sportif

sous un nouveau label. De surcroit sans avoir d'historique relatif à la course automobile comme c'est le cas d'Abarth vis-à-vis de Fiat. Le pari est osé, mais il semble porter ses fruits puisque les ventes « Cupra » ont progressé de 40% au cours de cette première année d'existence. A la rédaction de Wheels And You, on apprécie la démarche, tant le monde automobile actuel se concentre à promouvoir le politiquement correct avec des autos plus vertes les unes que les autres.

Ici, c'est le plaisir de conduite qui est mis en avant et vous imaginez bien que j'adhère à 100%, surtout que cet Ateca se positionne sur une gamme de prix plutôt raisonnable. Reste que, s'agissant d'un pur produit du groupe Volkswagen, je ne m'attends pas non plus à prendre les commandes d'un crossover radicalement bestial.







Esthétisme

Avec sa robe gris foncé et ses jantes alliant le noir et le cuivre (option à CHF 1'150.-), notre Cupra Ateca arbore une belle identité. Bien que quasiment conforme à son frère de chez Seat, cette mouture présente suffisamment de petits détails pour le remarquer.

Tout d'abord le logo Cupra qui me fait penser au film Transformers, mais également le bouclier avant qui intègre des entrées d'air dans sa partie inférieure. A l'arrière, le diffuseur avec la quadruple sortie d'échappement donne également le ton, sans compter le châssis 10 mm plus bas.

A l'occasion de cet événement, nous avons pu découvrir différentes teintes. Alors que le noir ou le blanc se veulent plutôt discrets, d'autant plus si vous optez pour les roues de base, je trouve que le rouge lui sied parfaitement bien. Toutefois, ma préférence reste à ce « Rodium Grey » qui habille notre auto.

Au moment de m'installer à bord, je constate avec plaisir la présence de superbes baquets recouverts d'alcantara. Mais surprise, la voiture à côté n'en dispose pas. Je réalise que c'est donc une option (CHF 1'490.-). Selon moi, cela doit impérativement être coché si vous vous laissez tenter par ce Cupra Ateca.

Mon enthousiasme s'amenuise lorsque je découvre la planche de bord. Tout logiquement c'est un habitacle bien sobre, même terne je dirais, comme de coutume dans le groupe VW. Sans compter la présence de quelques plastiques durs pas vraiment flatteurs. Pour un produit spécifique comme se veut la marque Cupra, j'aurais aimé plus d'audace. Par exemple, des surpiqûres cuivrées, comme la couleur du badge ou un plaquage carbone ici et là auraient amené la touche qui confirme la différence tout en renforçant l'identité Cupra.

Exception faite de la présentation qui ne me subjugue pas, la qualité de finition est bonne et l'habitabilité suffisamment généreuse pour le segment. Cinq adultes peuvent y prendre place et les 485 litres du coffre permettent d'accueillir les bagages pour une famille.













Sous le capot

Pour animer ce Cupra Ateca, sous le capot se cache un 4 cylindres 2.0 qui développe 300 ch pour un couple de 400 Nm. Il est associé à une boîte DSG à 7 rapports et une transmission 4Motion.

Sur le papier c'est plutôt intéressant et ça l'est, mais je trouve quand même que cela manque de piquant. Il n'y a pas de miracle avec les motorisations de la banque d'organes VW, il faut plaire à la masse. Enfin, ce n'est pas catastrophique non plus, sur les belles routes qui nous amènent à Andorre, en jouant des palettes, on évolue rapidement sans trop s'éterniser derrière les touristes qui montent en station de ski. En fait c'est ça, il ne faut pas hésiter à prendre le contrôle en descendant une vitesse puis en cravachant un peu plus avant de passer le rapport supérieur.

En termes de consommation, la fiche technique nous promet 7.4 l/100km mais difficile de juger aujourd'hui car notre rythme reste relativement soutenu. Nous devrions vous proposer prochainement un essai complet et nous ne manquerons pas de vérifier cela.







Au volant

Les premiers kilomètres se font sur autoroute et trouvant la suspension relativement ferme en mode Cupra, le plus extrême. Je repasse donc en Confort. L'agrément est bon, le trajet se déroule en toute quiétude avec suffisamment de puissance lorsqu'il faut dépasser ou repartir des péages.

Une fois sur les petites routes, dès les premiers virages, je passe en mode Sport afin de réduire la prise de roulis. C'est mieux, mais adepte des suspensions relativement fermes, je bascule rapidement en mode Cupra. Le comportement routier est bien meilleur. Là au moins on ne peut pas dire que ça manque de différence entre les modes et c'est assez rare pour le préciser. Néanmoins, à mon goût, ça prend encore trop de roulis.

Toutefois, malgré les pneus été alors que la température extérieure oscille entre zéro et cinq degrés au moment d'approcher notre objectif, je constate avec plaisir que l'entrée en courbe est plutôt directe et précise. Malheureusement les relances sont moins envoûtantes et je reste un peu sur ma faim. Bon, comme je le disais au préalable, en gérant manuellement les passages de vitesse, j'arrive compenser la rondeur du moteur.

En fait c'est surtout la DSG qui doit casser son caractère et c'est bien dommage. Une bonne vieille boite manuelle lui donnerait un tout autre tempérament. Enfin, je m'écarte du sujet, ce n'est plus ce que recherche la clientèle.

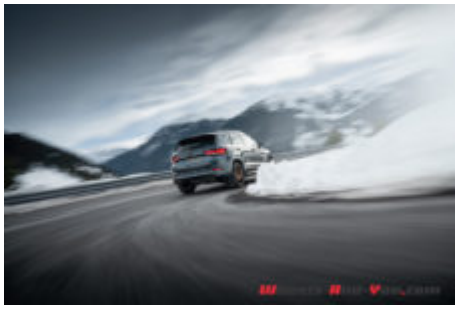
Nous atteignons notre but, le Circuit d'Andorra au « Pas de la Casa » qui se situe à 2'400 mètres d'altitude. Sur place, une flotte de Cupra Ateca équipés de pneus clous nous attend. Voilà qui promet d'être intéressant puisque la piste est recouverte d'une belle couche de glace ! Malheureusement, le soleil brillant de mille feux pendant l'après-midi, le revêtement perd rapidement de sa froideur et nous ne pourrons pas profiter longtemps de nos montures.

Un briefing et une démonstration, il est temps pour chacun de partir pour quelques tours de piste. Avec et sans assistance à la conduite, on découvre le potentiel de la voiture. Bien aidé par les clous, surtout au freinage, on arrive quand même faire danser notre fougueuse espagnole. Ce genre d'exercice est toujours intéressant, il faut savoir aborder les courbes avec douceur, jouer des transferts de masse pour ensuite faire dériver généreusement l'arrière-train en remettant franchement les gaz.

Sur le retour, en descente à bonne allure, je constate avec plaisir que les freins proposent suffisamment de mordant mais surtout un très bon grip. Certes notre voiture dispose des Brembo disponibles en option (CHF 2'790.-), ça aide !



















Verdict

Plutôt satisfait de cette première rencontre avec le Cupra Ateca, mes constatations sont en adéquation avec ce que j'imaginais. C'est un SUV sportif bien né avec un tempérament vigoureux mais pas complètement déjanté, afin de répondre à la majeure partie de clients potentiels.

Proposé dès CHF 48'500.-, avec un équipement de série plutôt complet, il offre un rapport prix/performance très intéressant. Surtout qu'à ce tarif, avec 300 chevaux dans le ventre, il n'a pas vraiment de concurrence. Un RS Q3, un GLA 45 AMG ou un E-Pace P300 seront bien plus chers.

Bon j'avoue, moi j'en aurais voulu un peu plus en termes de sensations, mais qui sait, il y aura peut-être une version « R », comme pour sa cousine la Leon Cupra R essayée l'automne dernier.

Notons encore que cette prise en matin a été réalisée dans le cadre du « Cupra Snow Camp », le premier événement « Cupra Experience », un des piliers de la stratégie de communication de la marque. De plus, cela coïncide avec son premier anniversaire. A cette occasion, nous avons aussi appris que Cupra proposera sept modèles d'ici 2020 dont en tout cas une auto spécifiquement pour ce label. A priori, elle devrait beaucoup ressembler au concept Formentor dévoilé le 22 février dernier, jour de commémoration, et qui fera sa première mondiale à l'occasion du Salon de Genève.

Petit bonus en prime, à l'entrée du circuit, nous pouvons admirer, malheureusement uniquement en statique, la Cupra E-Racer, la voiture de course 100% électrique qui participera au futur championnat E-TCR. Patience, ce n'est que pour l'année prochaine. La veille de notre arrivée, le pilote espagnol et ambassadeur de la marque, M. Jordi Gené a même testé le bolide sur la glace. A priori c'est très fun, nous n'avons pas trop de peine à le croire. Plus proche de chez nous, on peut mentionner que notre compatriote, le pilote Fredy Barth, est lui aussi dorénavant un émissaire Cupra après avoir été lié à Seat, de 2008 à 2013, avec le team Seat Swiss Racing.








Wheels-And-You.com




Wheels-And-You.c


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com



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

Nos remerciements à Seat / Cupra Suisse (AMAG AG) pour l'invitation au Cupra Snow Camp 2019 qui nous a permis de réaliser ce premier contact avec le Cupra Ateca.



















A lire aussi

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

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























