Essai – Seat Leon Cupra R : Dernier service !

Avec une VW Golf GTI qui n'a pas droit de faire de l'ombre à la R, VAG met la cousine Ibérique Leon Cupra R sur les rangs pour accrocher les tractions survitaminées du marché. Sur le papier, les 310 chevaux sur le train avant laissent songeur, mais qu'importe. Pour ce chant du cygne de la Leon qu'on ne sait plus s'il faut l'appeler Seat ou Cupra, il fallait un brin de folie et le voici.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 310 ch de 5'800 à 6'500 t/min
- 380 Nm de 1'800 à 5'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 263 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'453 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'324 x 1'816 x 1'434
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 170 g/km (E)
- dès CHF 50'900.-, mod. essayé: CHF 50'900.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Combien d'années donnez-vous à la Leon ? (Perdu) Elle est sortie en 2012, soit il y a 6 ans, pourtant elle n'a pas pris de coup de vieux. On se doute juste d'un remplacement à venir sous peu. C'est pourquoi Seat, ou plutôt Cupra, se permet d'aller loin, très loin dans le développement de sa compacte sportive. Déjà détentrice du record du tour pour une traction au Nürburgring en 2014, on sait de quoi la marque est capable.

Cette Cupra R est l'élue de mon roadtrip d'été. Entre forêt de l'Eifel et Côte d'Azur, je vous sers un essai poussé d'un bout à l'autre des utilisations possibles d'une compacte sportive. Après un très court aperçu en Espagne, il me tardait de prendre possession de la belle pour une plus longue durée. Ce moment est enfin arrivé.







A l'extérieur

Pour la Cupra R vous pouvez choisir la couleur qui vous plait, pour autant que ce soit monochrome ! En effet, noir, gris métallisé ou gris mat en option vous avez le choix. C'est d'ailleurs la seule option visuelle de la liste de deux options. Depuis le début je suis séduit par la Leon. C'est une 4 portes assumée par des formes anguleuses et allongées vers l'arrière. La précédente avait une ligne descendante et une poignée de porte dissimulée dans la custode, rappelez-vous.

Le programme habituel des berlines sportives s'applique aussi : bouclier avec de

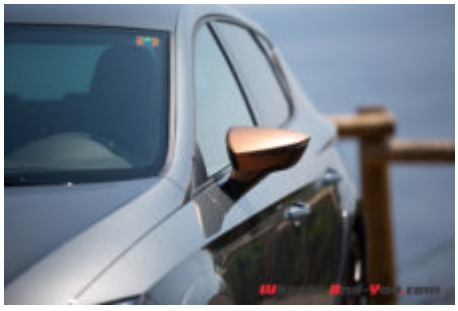
grandes ouvertures, spliter, bas de caisse, ailes larges et diffuseur viennent dynamiser la silhouette de la puissante ibérique. Le spliter et le diffuseur sont intégralement en carbone, tout comme le très beau spoiler au bout du toit. Ces pièces d'une finition irréprochable ne laissent personne indifférent.

Pour rappeler le blason Cupra (la contraction de Copper et Racing, évoquant les aspects raffinés et sportifs de la nouvelle marque), les jantes 19 pouces, les écopes de bouclier, le sigle et les rétroviseurs sont d'une couleur cuivrée. Un joli plus pour distinguer cette série limitée. Les ailes arrière proéminentes et racées, les rétroviseurs dessinés à la règle et fixés sur les portes plutôt que les montants et enfin les phares avant à LED à la signature lumineuse si particulière sont les trois détails que je ne me lasse pas de contempler.













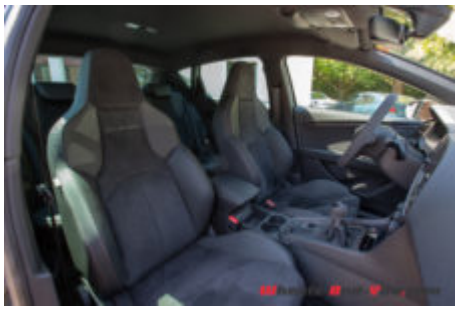
A l'intérieur

L'habitacle peut sembler sombre mais il joue sur différents noirs de divers matériaux. L'assise des sièges baquets est en alcantara et le reste en cuir noir. Le volant et le levier de vitesse, eux aussi en alcantara, sont encore dans un état irréprochable malgré les 10'000 km de l'auto d'essai. La peau est encore douce et très peu marquée par l'usure.

La planche de bord est décorée d'inserts piano et d'élégants rappels cuivré, comme le logo Seat sur le volant et les contours des ouïes d'aération. Un éclairage d'ambiance coloré vient égayer l'intérieur, notamment sur les contre-portes en cuir d'apparence carbone.

Au centre, sur la grande surface inclinée vers le conducteur, se trouve un large écran d'infodivertissement tactile. Cependant, il n'est pas doté d'un détecteur de proximité comme déjà vu chez VAG. Il faut toujours le toucher une première fois pour ensuite s'en servir. De plus, le second bouton rotatif servant entre autre pour le zoom du GPS a aussi disparu, l'ensemble est tout à coup moins convivial à utiliser.

A l'arrière, la banquette 3 places est confortable, mais l'inclinaison trop verticale du dossier est pénalisante pour un long trajet. L'espace aux jambes est cependant satisfaisant et deux prises USB sont à disposition des passagers sous les aérations du tunnel central. Dans le coffre de 380 litres peuvent prendre place les bagages pour une semaine en couple. Mais attention aux valises trop imposantes, car le haut du coffre est étroit. Petit détail un rien agaçant : il n'y a aucun rangement pour le triangle de panne, ni dans le plancher, ni dans le hayon. Il se balade donc dès que le coffre est vide.













Sous le capot

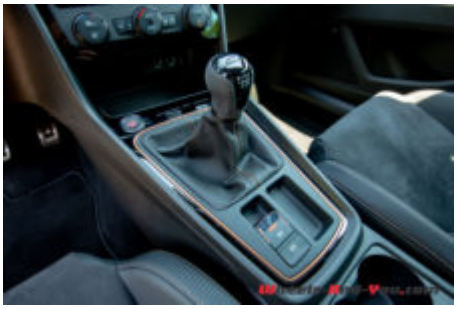
Dans ce segment, les moteurs sortent toujours plus de chevaux d'un 4 cylindres 2 litres. Ce bloc TSI envoie 310 ch sur le train avant au travers d'une boite manuelle 6 vitesses. La Cupra R existe aussi avec une boite DSG, seulement la puissance est réduite à 300 ch. Pour une telle puissance, on pouvait s'attendre à avoir la transmission intégrale du break Leon, comme essayée l'année dernière, mais la berline reste délibérément en traction.

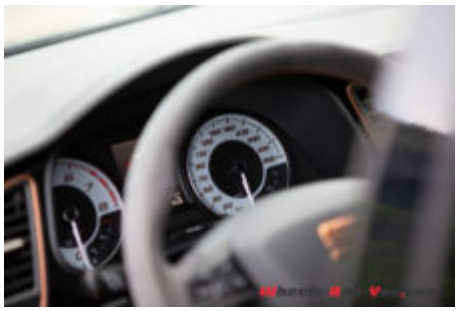
Au fil des versions Cupra de la Leon, les ingénieurs espagnols ont perfectionné le modèle, notamment avec leur expérience en TCR. Pour améliorer la tenue de

route, le carrossage a été modifié de 2° et pour empêcher l'arrière de délester, l'appui a été augmenté au détriment de la vitesse maximum. Derrière ses jantes noir et cuivre, la Leon cache un gros système de freins Brembo de 310 mm de diamètre à l'arrière et 370 mm à l'avant. Ceux-ci sont d'ailleurs gravé de 4 anneaux, merci la banque d'organe VAG.

Pour assurer la liaison au sol, des suspensions pilotées ont pris place aux quatre coins. La Cupra R peut même être littéralement collée par terre avec les Michelin Pilot Sport Cup2 disponibles à la commande. A ma grande déception je n'ai pas droit à cette option et me contente de Continental SportContact SP, en 235 de large tout de même.







Au volant

Avec ses voies élargies et ses ailes imposantes, on s'imagine avoir affaire à une sportive radicale. Même impression lorsqu'on est face aux compte-tours au look résolument sportif, avec ses aiguilles à la verticale. Fort heureusement, avec la suspension pilotée et la direction assistée électronique, le comportement de la Cupra R est très sage en mode confort.

Résistance réduite au volant, amortissement souple, il y a tout ce qu'il faut pour les longs trajets qui m'attendent, tout comme en ville au quotidien. Seules les roues qui ressortent beaucoup sont handicapantes, notamment au moment de se garer. Avec le régulateur de vitesse actif ACC de série, cette Leon avale facilement les kilomètres avec une consommation réduite à 7.2 l/100 km.

Arrivé sur les petites routes du Sud de la France, l'ibérique peut doucement commencer à faire parler sa sportivité. Dès 1'800 t/min, 380 Nm de couple tirent la voiture en avant jusqu'à 5'500 t/min, un régal de reprise pour se propulser d'un virage au suivant. Le train avant est précis et la direction plus rigide en mode Cupra permet de ne pas trop travailler au volant.

Les freins sont aussi très efficaces, avec beaucoup de mordant qui vient très tôt sous la pédale. L'arrière suit assez bien le mouvement, d'autant que ce qui sert de différentiel peut augmenter le couple sur la roue extérieure pour contrer le sous-virage. Mais je suis sur route ouverte, il faut rester sage…













Changement de décor, adieu la Côte d'Azur et sa mer turquoise, la forêt vallonnée et la grisaille de l'Eifel seront mon second terrain de jeu. Au milieu de cet environnement se trouve le Nürburgring et son grand circuit quotidiennement accessible au public. Très exigeant, il permet néanmoins de pousser sa voiture au-delà de ce que permet le code de la route.

La première portion enchaîne les virages en 3ème d'une façon assez coulée. La Cupra R se comporte bien et ne prend pratiquement pas de roulis. S'en suit une portion très rapide où il arrive de décoller du sol avant de prendre un virage à droite en appui et continuer d'accélérer. À près de 200, la catalane reste stable à la corde d'une légère courbe à gauche et sur la partie bosselée qui suit. Arrive le premier gros freinage de 6 en 3, je presse fortement sur les freins qui font efficacement leur travail et la voiture reste bien en ligne.

Dans la descente, la Cupra reprend de la vitesse en enchaînant les cordes avant de remonter et freiner en 3 fois. Un kilomètre plus loin je file à travers une chicane avant le triple droit. A nouveau en descente, l'avant est très chargé et le train arrière délesté se fait moins précis. Dans le virage le plus lent, cette impression se confirme avec une sensation de survirage.

Après le point culminant Hohe Acht, le rythme s'accélère et les gros freinages se multiplient. Même si le mordant est toujours là, la pédale devient moins ferme. Heureusement, son calvaire est presque terminé. Plus que 4 km de courbes rapides avant de boucler le tour.













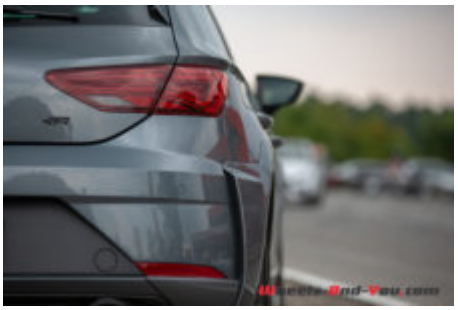
Verdict

Tandis que je suis conquis sur route, même si 310 ch sur le train avant passent parfois difficilement, mes tours rapides sur circuit révèlent l'aspect flou du train arrière. En changement d'appuis il faut compter sur un léger mouvement de balancier avant/arrière. Si le châssis était encore plus rigide, nul doute que la roue arrière intérieur quitterait le sol. J'aurais aussi aimé essayer le profil plus sportif des Michelin et gagner en grip. Pour cet usage extrême, j'étais plus confiant au volant de la dernière Mégane R.S. mais moins bien installé à bord.

Reste ce look que j'adore. Cette Cupra R me fait me retourner quand je me gare. Les clignotant à LED à chaque fermeture de porte, la pétarade au démarrage, ses belles pièces en carbone… Les raisons de me faire perdre la tête ne manquent pas. Pour ce seul motif, ce chant du cygne de la Leon Mk3 est une réussite, la plus belle de la lignée et probablement la plus performante, même si elle n'est pas irréprochable.

Sur la production de 799 exemplaires DSG et manuelle confondues, un total de 197 voitures rejoindra le marché Suisse.







Prix et options – Seat Leon Cupra R

Prix de base : CHF 50’900.-

Prix TOTAL : CHF 50’900.-







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

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG AG) pour le prêt de cette Seat Leon Cupra R.













A lire aussi

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

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 Tarraco

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-Vou.com