Essai – Seat Leon FR eTSI : Elle pourrait bien bousculer la Golf

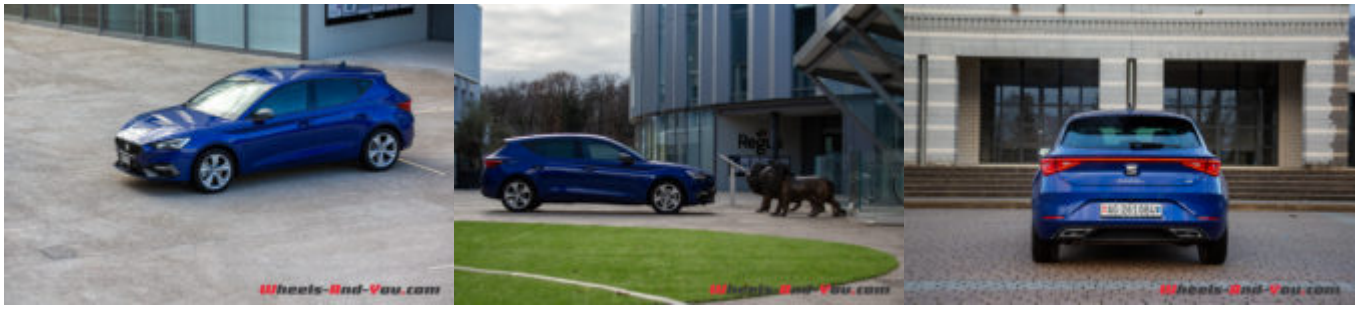
Née de la plateforme MQB du groupe Volkswagen, cette nouvelle Leon chasse sur les terres de sa cousine, la Golf 8. Sa dotation technologique est impressionnante et son agrément de conduite en fera sans doute une référence des bonnes à tout faire. Au rendez-vous des tendances, n'a-t-elle pas pris trop d'avance pour séduire l'utilisateur moyen ?

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'498 cm^3
- 150 ch de 5'000 à 6'000 t/min
- 250 Nm de 1'500 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 221 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1'361 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'368 x 1'799 x 1'456
- Conso. mesurée : 5.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 151 g/km (B)
- dès CHF 33'850.-, mod. essayé: CHF 41'780.-

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Leandro Garcimartin, Patrick Schneuwly

La Leon, c’est le modèle avec la seconde plus longue présence dans la gamme Seat après l’Ibiza. Depuis 1999, c’est la version “caliente” de la Golf, trop sage, trop germanique. Avec ce modèle, le groupe VW se permet un look plus sensuel, se permet d’être plus séduisante, proposant un design avec plus d’émotions.

Même recette avec cette déclinaison ibérique de la Golf 8 qui devient toujours plus perfectionnée mais toujours très compétitive par son prix. Si c’est le genre de véhicule que vous cherchez, c’est peut-être pour elle qu’il faudrait vous décider. Quelques éléments pour vous convaincre.



A l’extérieur

J’étais déjà acquis à la cause de Seat avec la précédente Leon qui a très bien vieilli. Celle-ci a gagné en galbes, les lignes sont plus fluides. Le bouclier avant rassemble de nombreux détails. La ligne du capot plongeant se termine à fleur de la calandre verticale. Sa grille est expressive, sa forme semble béante mais en terme de centimètre elle n’est pas si grande.

De chaque côté de cet hexagone sont enfoncés les feux à LED très modernes, avec un regard félin. Leur intégration est très réussie avec des lignes de carrosserie pincées autour. Le clignotant combiné au feu de jour, avec son trait composé de 3 segments, agit comme un sourcil froncé sur le phare, un joli coup de crayon.

Plus bas, les antibrouillards sont soulignés par une lame gris mat, la même couleur qui habille les rétroviseurs et le répétiteur de clignotant cinématique. Ces reliefs, cette agressivité simulée, c’est le propre de la version FR (pour Formula Racing), mais cette appellation est assez creuse quand on y regarde de plus près.

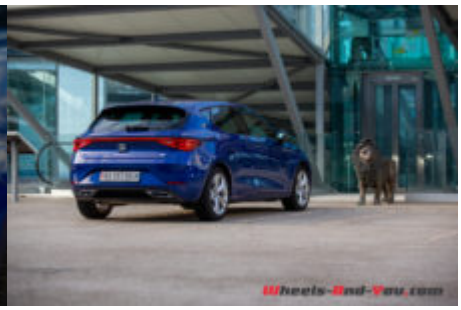
Les jantes sont celles proposées de série sur la Leon FR. Elles sont en 17” mais

leur dessin n’a rien de percutant. Convenable pour une monte hiver, mais mises en regard de la carrosserie aussi travaillée pour capter le regard, on ne s’y attarde pas. Il y a au catalogue des 18” bi-tons appelées Performance qui siéraient bien mieux à la voiture.

De profil, l’ancienne Leon avait ces traits parcourant les portes et le bas de caisse. C’est ce qui lui donnait un look plus décalé de sa cousine allemande. En 2020 ces lignes se sont adoucies. Elles restent présentes, mais sont posées de façon plus subtile. C’est la lumière qui les révèle. Enfin, en bout de toit, on voit naître un becquet qui prolonge la ligne de vitre et custode arrière. Celui-ci est sur toutes les Leon.

A l’arrière, la ceinture de caisse accueille ce qui doit être le détail le plus identifiable de cette Leon 2020 : la signature lumineuse à LED qui relie les deux feux arrière. Celle qui s’illumine lorsque vous déverrouillez votre véhicule. Elle part presque de la porte arrière pour parcourir tout le hayon du coffre et retrouver l’autre porte. On reconnaît le trait en 3 segments même si, joints, ce sont 5 segments qui tracent une seule et unique ligne.

Dans le bouclier, il y a un diffuseur et deux inserts chromés, mais tous les deux sont faux. Réservés à la finition FR, ce genre d’ajouts ne fait pas très sport pour autant. J’aurais aimé un peu plus, d’autant qu’avec l’émancipation de Cupra, il y a de quoi faire avant d’aller marcher sur les platebandes cuivrées et bleues métallisées de la version très sport.



A l'intérieur

Si les carrosseries Seat transmettent une émotion, l'intérieur est plus proche du sérieux très germanique. Sur le tiers inférieur des habillages, ce sera plastiques durs avec un insert cuir dans le panneau et accoudoir de porte. Le tactile fait une apparition en force, avec les plafonniers avant et arrière, les boutons d'éclairage à gauche du volant, la ligne qui supporte l'écran et justement ce large écran optionnel de 10" posé là au sommet sans s'intégrer.

Le tout tactile a pour moi franchi une limite, le dégivrage de vitre arrière et le désembuage à gauche du volant me perturbent. Les seules fonctions en accès direct sont la température des deux zones de ventilation avant et le volume de divertissement. Pour tout le reste, il faut pianoter le grand écran central.

Si tout a migré dans l'écran, qu'est-ce que trouve sur le tunnel central ? Pas grand chose, un bouton de démarrage, un tout petit sélecteur de vitesse DSG très agréable à manipuler et trois boutons supplémentaires. Sous l'écran il y a l'emplacement à induction pour smartphone et deux prises USB-C, et c'est tout. Donc Seat aurait pu faire quelque chose de plus aérien, avec quelque chose de suspendu et l'espace aux jambes gauche/droite qui communique, mais il a été décidé de rester dans du très classique.

Malgré le côté austère et sérieux, il y a une bonne ambiance dans cet habitacle grâce à un arc de LED courant d'une porte à l'autre en passant à la base du pare-brise. La couleur peut être choisie entre Cold (bleu marin), Calm (bleu ciel), Active (rouge), Wellness (bleu turquoise), Warm (orange) ou lié au mode de conduite, ce qui, le soir, me plait beaucoup, influant un peu sur mon humeur et mon attitude au volant. Il n'y a malheureusement pas de rappel de cette couleur pour les passagers arrière. Ils se contenteront de deux prises USB-C et d'un réglage de température dédié pour leur zone.

Le conducteur contemple le toujours agréable virtual cockpit du groupe Volkswagen. On y trouve évidemment toutes les informations, mais je suis incapable de réinitialiser le trip. Le volant est de taille idéale, avec un cuir perforé à 3h et 9h et une surpiqûre rouge. En plus il est chauffant, par le froid d'un mois de décembre, j'en profite.

Les sièges sont en grande partie en tissu, avec un peu de cuir et la même surpiqûre rouge que sur le volant. Autant l'assise que le dossier ne sont pas très

profonds, mais le maintient latéral est très satisfaisant. L'empattement de la Leon a été allongé de 50 mm qui profitent intégralement aux places arrière. Ainsi, un adulte peut confortablement voyager à l'arrière. Seul le volume du coffre sera limite, avec 380 litres ce sera un défi de partir en vacances à quatre.

Sous le capot

Le moteur essence dans sa version 1.5 L EA211 Evo eTSI I4 développe 150 ch à plutôt haut régime. Sa valeur de couple est plus intéressante, avec 250 Nm dès 1'500 tours. Comme son nom l'indique par le "e" avant TSI, ce bloc a une part d'électricité. C'est une micro-hybridation (mHEV) avec du courant 48V pour soutenir le thermique dans les phases d'accélération.

Cette Leon n'est pas rechargeable sur une borne, il faudra attendre la e-Hybrid. Elle recharge sa batterie grâce à la récupération d'énergie cinétique au freinage. Le moteur s'appuie aussi sur l'électrique pour se couper et redémarrer instantanément à chaque occasion. Dans une descente ou à l'arrêt, le moteur

reste toujours disponible sans latence.

La voiture dispose de cinq modes : Eco, Confort, Normal, Sport et Individual. Ces modes n’agissent pas seulement sur le comportement moteur. En effet, la suspension pilotée s’adapte, se rigidifie au besoin. La différence est assez flagrante, notamment en courbe où l’on fait disparaître le roulis grâce au mode sport.

La technologie se retrouve dans l’éventail d’aides à la conduite. Le régulateur de vitesse actif se démocratise largement, c’est donc normal de le voir sur ce qui doit être un best seller.

Au volant

Dès les premiers tours de roue, la Leon me fait comprendre qu’elle est à l’aise partout. Pour sillonner la ville ou en rejoindre une autre, elle fait le job. Pour évoluer dans le trafic, la paire DSG et mHEV (hybridation douce) est formidable. Si vous êtes réfractaires au Start & Stop, essayez celui-ci pour vous réconcilier. Le temps de latence est très très court pour relancer le moteur et repartir.

Passée la phase d’accélération, entre 30 et 60 km/h le moteur désactive deux cylindres et réduit considérablement la consommation. Il est aussi capable de petites relances sans mettre en route les quatre injecteurs. Dès qu’elle le peut, la Leon passe en roue libre et arrête le moteur, chaque descente est propice à économiser du carburant. Même sur autoroute, il m’arrive de voir le moteur s’éteindre ou tourner sur deux cylindres pour maintenir les 120 km/h.

La voiture vous incite aussi à adapter votre conduite pour atteindre l’autonomie théorique annoncée. Elle analyse la carte pour définir à quel moment lever le pied des gaz avant un rond-point, une intersection, un virage ou un changement de limite de vitesse. Si vous utilisez la navigation, elle en tiendra aussi compte pour vous inviter à ralentir avant de prendre une bifurcation sur une route qui continue

aussi tout droit. Si on s’applique à suivre ces conseils, l’autonomie se maintient de façon impressionnante.

Ce système se fait par contre intrusif lorsqu’on utilise le régulateur de vitesse actif. Il peut décider de ralentir en approchant une sortie d’autoroute dont le virage se referme brusquement, quand bien même on souhaite rester sur l’autoroute ! Idem avec la navigation si vous décidez d’ignorer une instruction, le ralentissement pour un virage aura déjà commencé.

La conduite à proprement parler est agréable. A basse vitesse la direction se fait légère et se rigidifie avec la vitesse, un peu trop à mon goût, et le Drive Profile Individual ne permet que de raffermir la direction en la passant en sport. Les différents modes d’amortissement avec les suspensions pilotées influent sur la tenue de route de la Leon, bien que le réglage soit généralement rigide.

En Confort, Normal et Eco, la voiture sous-vire facilement et prend du roulis. En Sport, cet effet est corrigé mais la caisse devient logiquement raide et moins confortable. Je garde simplement en tête que c’est une berline compacte grand-public. Peu de chance de voir le client moyen entrer en courbe comme je le faisais à des fins de test.

Même si la voiture reste sous les 1.4 tonne sur la balance, je suis un peu déçu par les performances du moteur. Malgré 150 chevaux, boite en S, l’accélération est en demi-teinte. Les relances sont un peu mieux, mais pas fulgurantes pour autant. Cette Leon reste un daily avant tout pratique, pour du sport adressez-vous à Cupra.

La boite DSG enfin est tout simplement une réussite. Son fonctionnement est imperceptible et sa programmation est si fine qu’elle ne semble jamais chercher le bon rapport. En cas de “pied au fond” inattendu elle aura certes besoin de sélectionner la bonne vitesse de relance, mais tombera juste quelques instants plus tard. Elle rend l’usage quotidien de la Leon très simple et quelque part relaxant.

Verdict

Au terme de mon essai de cette nouvelle Seat Leon, je mettrais en avant son confort de conduite ainsi que sa polyvalence. Grâce à une motorisation moderne qui affiche une consommation mesurée de 5.2 l/100km en cycle mixte, on atteint une autonomie de quelques 800 km en étant raisonnable. L'utilisation de cette Leon est aussi un atout, avec toutes ses aides à la conduite.

Le look très latin la démarque du reste du marché et pourrait bien être décisif lors d'un achat. L'intérieur est intelligemment conçu, avec 4 vraies places à bord et un éclairage d'ambiance qui apporte un vrai plus. Petit bémol pour le coffre, mais celui-ci a le mérite de contenir une roue de secours galette et non un kit de gonflage. Le poste de pilotage enfin, bien que largement tactile, s'utilise plus facilement avec le temps. Je n'en regrette pas moins la disparition de boutons physiques pour autant.

<u>Prix et options – Seat Leon FR eTSI (mHEV)</u>

Prix de base : CHF 33’850.-

Teinte Bleu Mystery : CHF 750.-

Pack SWISS FR : CHF 3’910.-

Pack Dynamic : CHF 950.-

Roue de secours galette : CHF 90.-

Eclairage d’ambiance LED Wraparound : CHF 390.-

Pack hiver : CHF 490.-

Aides à la conduite L Navi : CHF 500.-

Alarme volumétrique : CHF 350.-

Pack confort : CHF 250.-

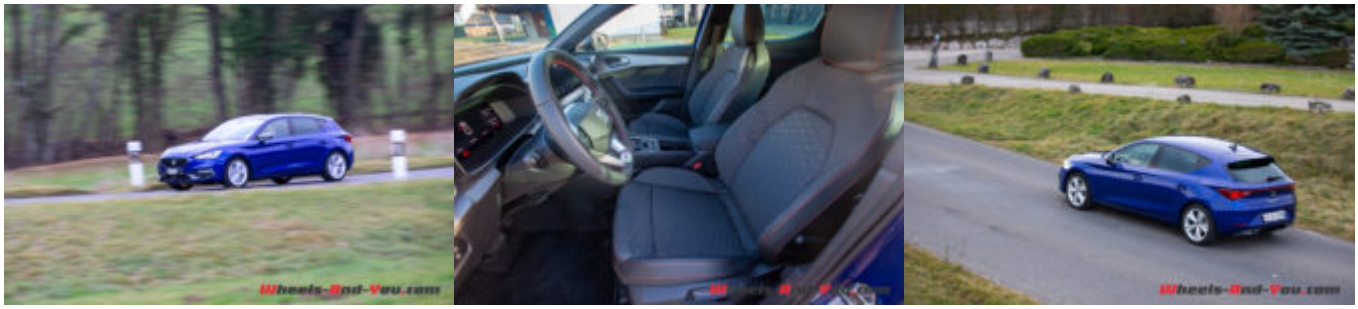
SEAT Connectivity box : CHF 250.-

Seat FullLink pour la navigation : CHF 250.-

<u>Prix TOTAL : CHF 41’780.-</u>

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

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



<u>A lire aussi</u>

Premier contact – Seat Tarraco : Currywurst sauce chorizo

Essai – Seat Leon Cupra R : Dernier service !

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 Ateca

Nouveauté – Seat Tarraco FR

Nouveauté – Seat Leon

Nouveauté – Seat Mii electric

Nouveauté – Seat Leon Cupra R ST

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

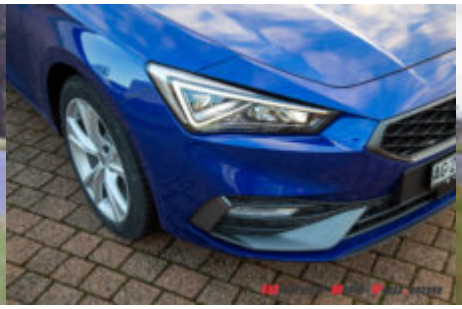
Nouveauté – Seat Ibiza Cupra

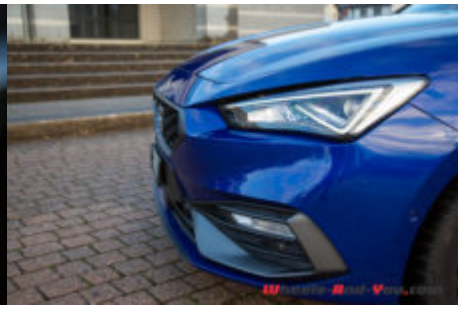
Nouveauté – Seat Leon

Nouveauté – Seat Toledo

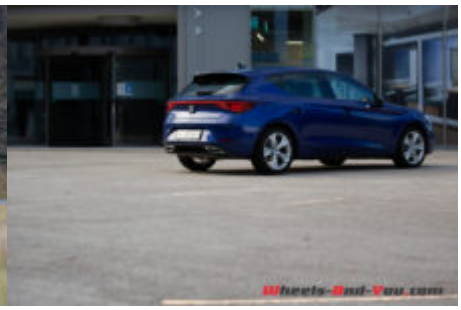
Genève 2012 – Seat Toledo Concept

Genève 2012 – Seat Ibiza FR





Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com