Essai – Cupra Formentor 2.0 TSI 4Drive : Il envoie fort le Formentor !

Nous aurions pu nous attendre à ce que la jeune marque Cupra, lancée en 2018, nous propose une petite bombinette du segment B, mais il n'en est rien. Cupra veut frapper fort avec des modèles sportifs sur tous les segments. Or, le segment le plus porteur actuellement est celui des petits et moyens SUV. Cupra l'a joué placé en présentant le Formentor comme premier modèle dissocié de Seat.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 310 ch à 5'200 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'762 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'450 x 1'840 x 1'510
- Conso. mesurée : 9.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 204 g/km (F)
- dès CHF 50'000.-, mod. essayé: CHF 55'200.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Après l'Ateca, Cupra récidive avec un SUV et nous propose un gabarit légèrement plus grand. Un choix audacieux mais qui peut se comprendre tant l'engouement pour ce type de véhicule est important. Avec plus de 55'000 unités vendues depuis le lancement de la marque (2018), Cupra vise juste.

Ce Formentor, conçu et développé à Martorell (Espagne) est disponible en quatre motorisations et il ne va certainement pas faire descendre ces bons résultats. Avant de nous tourner vers le super cinq cylindres ou le modèle hybride rechargeable, essayons le sportif 4 cylindres essence de 310 ch. Pour rêver un peu plus avant de prendre la route, sachez que le Formentor tire son nom, non pas du film Jurassic Park, mais du Cap Formentor, situé sur l'île de Majorque, une zone sauvage des Baléares. Tout un programme. Allez, partons dompter cette Cupra.





A l'extérieur

Plus long de 6 cm que son frère SUV l'Ateca, mais surtout plus bas de 9 cm, le Formentor prend une allure de coupé haut sur pattes. Haut certes, mais dans la catégorie crossover coupé, il est l'un des plus abaissés, avec pour bénéfice un centre de gravité lui aussi bas. L'ensemble repose sur une nouvelle plateforme déjà utilisée par la Leon : la MQB-Evo. Cette plateforme renforcée permet à Cupra de proposer aussi le nouveau modèle hybride rechargeable dont on vous parlera prochainement.

Ce qui caractérise ce Formentor, c'est ce très long capot superbement nervuré et plongeant sur le gros logo cuivré. Cette face avant est digne d'une sportive. L'arrière n'est pas en reste. Certains le trouveront toutefois un peu lourd avec trop de lignes tendues et auraient espérés un peu plus de douceur, du style l'arrière d'une RS 3. Mais voilà c'est une Cupra ! Pour ma part je le trouve sublime avec cette ligne de feu qui forme une arrête et qui casse la ligne du

hayon. Un becquet et quatre sorties d'échappement affirment le côté sport du Formentor.

Le profil est des plus athlétiques, tout de lignes tendues. Il repose sur de belles jantes de 19 pouces. Dommage que, sur notre modèle d'essai, il n'y avait pas cette touche de couleur cuivrée sur le haut des branches des jantes. Pour cela il faut opter pour le modèle « Black Copper », c'est une option à retenir. Dans sa robe toute de gris foncé, il pourrait presque nous faire penser aux arrêtes des rochers en bord de mer, vous savez, ceux du Cap Formentor…











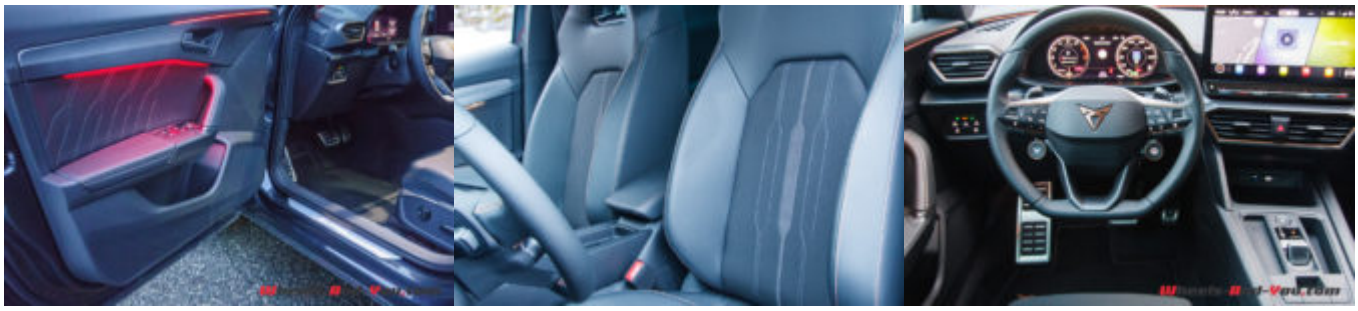

A l'intérieur

Pour les clients Seat, l'intérieur ne surprendra pas trop. L'environnement y est assez proche. On y retrouve la console centrale et toute l'instrumentation numérique. C'est dommage, j'aurais aimé un peu plus d'exclusivité Cupra. Mais l'ensemble présente bien. C'est moderne très « Lamboesque » et de belle facture avec de belles finitions.

Ce qui est unique au Formentor c'est ce volant multifonctions, gainé de cuir avec surcoutures orange cuivré et des boutons satellites très pratiques en plus d'être esthétiques. On sent certaines similitudes avec les volants compétitions. Moi j'adore. Au centre du tableau de bord on trouve, bien intégré, un grand écran de 12 pouces. Il représente pour moi, en terme d'encombrement, la taille limite à ne pas dépasser. Tactile même avec des gants, il permet pratiquement de tout gérer.

Des superbes baquets suffisamment enveloppant assurent le bien être des occupants avant. Le conducteur se retrouve face à un écran où il peut à sa guise afficher compte tours et tachymètre, ou vitesse numérique ou GPS ou les trois. C'est multi-modulable. Les passagers arrière sont bien installés avec une garde au toit suffisamment haute pour que tout le monde soit à l'aise. Ils pourront aussi, via deux ports USB-C positionnés au centre, se connecter au véhicule.

Le coffre n'est pas immense mais il est assez carré et propose tout de même 420 litres.







Sous le capot

Avec une consommation moyenne de 9.3 l/100km, ce Formentor s'en sort plutôt bien. En cas de conduite plus sportive sur un col, cette dernière pourra monter à 15 litres, mais cela reste raisonnable pour cette puissance. Ce quatre cylindres de 2.0 litres, dont la puissance atteint 310 ch pour un couple de 400 Nm, est souple à l'utilisation et réponds présent au-dessus de 2'200 t/min. En relance sous les 2'000 t/min, il y aura un petit temps de charge du turbo et le poids du véhicule se fait sentir. Mais passé cette limite le compte tour s'envole jusqu'à la zone rouge, soit 6'500 t/min.

Il se permet un 0 à 100 en moins de 5 secondes (4,9 s). Secondé par une excellente boite DSG à sept rapports et une transmission intégrale 4Drive, il offre un ensemble performant et dynamique. En mode sport, la motorisation offre une sonorité bien prononcée. Du coup, l'amplification artificielle générée par le passage en mode Cupra est à oublier au plus vite tant il est mauvais et émet trop de vibrations qui raisonnent sur le plexus solaire. Rien ne vaut un vrai son. D'ailleurs on m'a parlé d'un échappement « Akrapovic » pour ce modèle. A découvrir au plus vite.



Au volant

Nous ne sommes pas en bord de mer, dommage pour l'air iodé, mais respirez un grand coup, vous sentez vous aussi ce désir de prendre le volant de ce Formentor ! Allez, dès les premiers mètres j'ai à passer un dos d'âne. Alors même avec ces sièges confortables, je ressens la raideur de l'amortissement. Voilà ce que j'aime. Non je ne suis pas « maso ». Premier rond-point et là, c'est la confirmation que je vais avoir du plaisir à rouler ce SUV. Pourquoi ? Parce qu'il vire à plat. C'est un comportement qui ne trompe pas dès les premiers tours de roues, surtout avec un SUV.

Comme d'habitude, première action, sachant que je ne vais pas aborder

l'autoroute de suite, supprimer le mode « Line Assist ». Ici, Il se déconnecte via l'écran central. J'aurais préféré un seul bouton dédié. De même pour le « Stop and Start ». Et comme il faut refaire la manipulation à chaque démarrage, cela devient lassant. En revanche il y a, sur le volant, un bouton poussoir pour le chauffer. Mais le mieux reste encore d'interpeller l'ordinateur de bord par un double « Hola Hola ». Et là, une voix féminine mais froide me répond et me demande ce que je désir. Sympa ! Mais j'aurais tellement aimé une réponse avec une voix plus suave, teintée d'un accent ibérique histoire de rêver et d'y croire un peu plus… mais voilà c'est sûrement trop demander ! Elle vous demandera donc ce que vous désirez. Là, il conviendra de lui dire que vos mains sont froides – comme elle – pour qu'elle actionne le chauffage du volant. C'est magique. Non, c'est le 21ème siècle. En revanche, pour le café, il faudra s'arrêter.

Niveau sensations, les retours du volant sont faibles, trop aseptisés, trop souples, même en mode « Cupra ». Pourtant, dans ce mode, la direction se durcit, les changements de cap deviennent plus précis. Néanmoins, j'ai du mal à bien ressentir la route. C'est ma seule grosse critique. Car le reste est à l'avenant. Les 310 ch sont là, les accélérations sont franches, même si un peu trop linéaires. Par ailleurs, je ne sens pas forcément la vitesse réelle. C'est souvent l'apanage des voitures puissantes, bien isolées et dotées d'un bon châssis.

En effet, avec un bel empattement de 2'680 mm, le châssis DCC (Dynamic Chassis Control) est extraordinaire. L'amortissement est paramétrable sur quinze niveaux. De ce fait, cette suspension pilotée offre en permanence le meilleur réglage pour chaque roue en fonction des conditions de conduite et du mode sélectionné. En mode confort, il reste ferme, sain, équilibré et encore très typé sport. On ne se sent pas vraiment à bord d'un SUV mais plutôt d'un coupé surélevé.

A chaque virage, le long capot nervuré donne l'impression de tourner autour de soi pour suivre les méandres de la route. Ainsi, les courbes s'enchaînent avec facilité et même avec un certain plaisir. Ce Formentor sous-vire très peu, contrairement à ce que je craignais en forçant le rythme. Mais non, il suffit de rentrer dans le virage en freinant fort et comme il est équipé de l'option frein Brembo, il freine très fort et longtemps. C'est vraiment l'option que je choisirais, même au vu de son tarif. Puis en sortie de virage et même un peu avant, car on est en quatre roues motrices, on remet gaz à fond et le Formentor repart comme

une bombe. Sur route mouillée, il est tout aussi impérial. Je n'ai jamais la moindre peur, même à vitesses élevées sur routes bosselée. Il absorbe les irrégularités sans sourciller.

Les Michelin sont parfaits. Motricité et trajectoires ne sont jamais pris en défaut. Sur neige fraîche ou fondante, il faut vraiment aller très vite et en descente pour se faire quelques frayeurs (souvent liées au poids). Mais on est à une limite, celle de l'adhérence et il y a longtemps que d'autres véhicules auraient déjà rendu les armes.

C'est bon 4×4 qui m'étonne réellement lors de certains passages, notamment sur des chemins fortement enneigés et escarpé. Il repousse très loin les limites. Il est de plus doté d'options telles que l'aide à la descente et d'une position route enneigée qui lui permet de ne pas rougir devant des tout-terrains purs et durs, d'autant que ces derniers seront bien moins à l'aise et confortables sur route. Les ingénieurs de chez Cupra ont vraiment réussi à allier plaisir de conduite dans un SUV taillé pour la route et réelle capacité de franchissement si le cas se présente.











Verdict

Olah la la … ! La voilà enfin cette Cupra digne de ce nouveau nom. Alors oui, ce n'est « qu'un » SUV et en quatre cylindres, mais quelle pêche ! Pour les « verts » il y a l'hybride et, pour les ultra sportifs, l'exclusive version limitée à 7'000 exemplaires en 5 cylindres VZ5 disponible dans quelques semaines. La version d'essai aujourd'hui, située entre les deux, est un bon compromis.

Ce Formentor 2.0 dépasse tout juste les CHF 50'000.-. Il est très bien placé dans cette rude concurrence. Je le situe dans le top tête des SUV du moment. Une belle gueule, un comportement routier hors pair et un infotainment intuitif des plus complets, sans oublier toutes les aides électroniques qui veillent à la sécurité.

Nul doute que Cupra, avec ce Formentor, fait fort.











<u>Prix et options – Cupra Formentor 2.0 TSI VZ DSG 4Drive</u>

Prix de base : CHF 50'000.-

Peinture métallisée "Magnetic Grey" : CHF 800.-

CUPRA Connectivity Box : CHF 200.-

CUPRA FullLink : CHF 200.-

Système d'alarme avec détecteur : CHF 400.-

Siège conducteur à réglage électrique de la position longitudinale, de la hauteur et l'inclinaison du dossier : CHF 400.-

Sound Système Audio Beats : CHF 600.-

Frein Brembo : CHF 2'600.-

<u>Prix TOTAL : CHF 55'200.-</u>



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

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







A lire aussi

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

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


Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com