



TCS Test de voiture **Seat Ateca 1.4 TSI Style 2WD**

Un SUV épris de **virilité**

Premier SUV estampillé Seat, l'Ateca s'annonce très prometteur. Style réussi, finition de qualité, performances et habitabilité: il réalise quasiment un sans faute. Et l'équipement est au top.



♥ 4 cylindres, 1,4 l essence turbo, 150 ch 📦 6,9 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie C
∞ Autonomie: 724 km 🚗 Poids: 1445 kg (modèle testé) ⚡ 8,7 s de 0 à 100 km/h 🏷️ 28 250 fr.

Mars 2017

TECHNIQUE

- | | |
|--|---|
| <p>+ Habitabilité généreuse
 Finition et qualité perçue
 Maniement simple
 Confort et maintien des sièges
 Régulateur de vitesse harmonieux
 Niveau de prix
 Eclairage LED (option)</p> | <p>- Direction donnant peu de sensations
 Compartiment de charge pas plat
 Modularité peu élaborée
 Assistant de voie nerveux
 Politique de prix des accessoires
 Faibles reprises à un régime inférieur à 1500 tr/min</p> |
|--|---|

Le premier SUV de Seat a fière allure. Sa silhouette sportive et bien sculptée ne passe pas inaperçue. Extérieurement, il n'a déjà rien à envier à la concurrence. Et à l'usage, il s'avère que ce SUV compact est dans son élément aussi bien en ville que sur les chemins forestiers. Qu'en est-il à l'intérieur? La première impression est tout à fait positive. L'espace à bord ne manque ni à l'avant, ni à l'arrière, et chaque chose est à sa place. C'est indispensable avec les nombreuses aides à la conduite optionnelles proposées, telles que le régulateur de vitesse adaptatif ou l'assistant de maintien dans la voie de circulation. Seat a fait du très bon travail, car le



La visibilité ne pose globalement pas problème à bord de l'Ateca.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Seat Ateca 1.4 TSI Style: 5 portes, 5 places; 28 250 fr. (véhicule testé: 36 760 fr.)
 Gamme: 1.0 Eco TSI, 115 ch (21 750 fr.) à 2.0 TDI CR, 190 ch, (40 450 fr.)
 Options: pack assistances (1290 fr.), Navi Plus (2390 fr.), éclairage LED (1290 fr.), caméra Top-View (980 fr.)
 Garantie: 2 ans d'usine/km illimités, assistance illimitée; garantie antirouille: 12 ans (sous conditions)
 Importateur: AMAG AG, 5116 Schinznach-Bad, www.seat.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 1,4 l essence turbo, 150 ch; boîte 6 vitesses, traction 4x2. Poids: 1445 kg (véhicule testé), total admissible 1900 kg, charge tractable 1600 kg

tableau de bord est bien agencé et ne désoriente jamais le conducteur. Certes, les options sont assez onéreuses. Le système Navi Plus, par exemple, est facturé la bagatelle de 2390 fr. Mais il comprend un grand écran tactile incluant la radio DAB+ et permet, entre autres, de connecter rapidement son smartphone et les applications par le truchement de Bluetooth.

De l'espace à bord

L'habitacle de l'Ateca est sobrement aménagé avec des matériaux de qualité et, surtout, donne une bonne impression d'espace. D'une capacité de 510 litres, le coffre fait bonne figure également. Son seuil assez haut n'est pas très pratique, mais il est en revanche modulable jusqu'à 1604 litres en deux temps ☑

trois mouvements. Seul regret, le plan de charge ainsi obtenu n'est pas plat. D'une manière générale, la modularité n'est pas le principal point fort de ce modèle.

Dynamisme suffisant

La version Seat Ateca TSI Style à traction avant (4x2) évaluée était équipée d'un moteur 1,4 litre turbo essence de 150 ch. C'est suffisant pour animer correctement ce SUV d'environ 1400 kilos, le sprint de 0 à 100 km/h étant accompli en 8,7 secondes. Toutefois, les relances sont un peu laborieuses et il ne faut pas hésiter à faire usage de la boîte de vitesses – par ailleurs bien étagée – pour rester dans une plage de régimes favorable. En dépit de son ample garde au sol, ce SUV ne se prédestine pas à rouler souvent hors des sentiers battus. Il est en revanche très silencieux sur autoroute, donc agréable pour se lancer dans des voyages au long cours. En bref, l'Ateca est un SUV agréable au quotidien et adapté à tous les besoins. Ces qualités tiennent notamment à l'efficacité de ses suspensions, qui aplanissent bien les inégalités. En mode Eco, le moteur n'utilise que deux cylindres sur quatre à charge partielle. Pas de quoi diviser la consommation par deux, mais la moyenne de 6,9 l/100 km mesurée représente néanmoins un résultat correct.



Le grand écran tactile se commande de manière intuitive.



Un tableau de bord sans fioritures, mais donnant toutes les informations nécessaires.

lise que deux cylindres sur quatre à charge partielle. Pas de quoi diviser la consommation par deux, mais la moyenne de 6,9 l/100 km mesurée représente néanmoins un résultat correct.

Du genre harmonieux

Tous les éléments du véhicule, du moteur au châssis en passant par la boîte de vitesses, sont bien harmonisés et confèrent des sensations sécurisantes. Les sièges, anatomiques et confortables, contribuent aussi à ce sentiment de bien-être. A cela s'ajoute un freinage efficace, l'Ateca lancé à 100 km/h n'ayant eu besoin que de 33,4 m pour s'immobiliser. Le régulateur de vitesse adaptatif avec freinage d'urgence automatique contribue à une conduite détendue. Cela étant,

il a tendance à se désactiver prématurément quand le trafic s'écoule en colonne. Par ailleurs, la visibilité arrière est restreinte en raison de la faible hauteur de la vitre de custode et de la largeur des montants C. En revanche, nous avons apprécié la douceur du moteur et le silence régnant à bord. On entendrait une mouche voler!

Il n'y a franchement pas grand-chose à reprocher à ce premier de Seat dans la catégorie des SUV. Le client en a vraiment pour son argent. Chaque chose est à sa place et la qualité de finition est bonne, sans fioritures. De la part d'un modèle espagnol, on se serait attendu toutefois à un style un zeste plus dynamique.



FELIX MAURHOFER

ESSAYEUR

Proche cousin du VW Tiguan, le Seat Ateca a son caractère bien à lui. Ce qui le rend particulièrement attractif, ce sont ses performances associées à un prix intéressant.

Un style élégant et soutenant la comparaison avec la concurrence.





TCS Test de voiture Seat Ateca 1.4 TSI Style 2WD

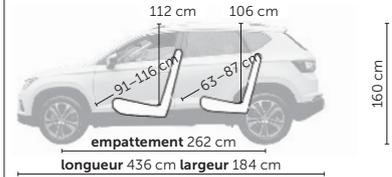


La banquette arrière se révèle spacieuse et les sièges se rabattent séparément.



Volume de charge de 1604 litres, sièges rabattus, et un gros seuil dans le plancher.

TECHNIQUE



largeur intérieure: avant 151 cm, arrière 148 cm
coffre: 510–1604 litres
pneus: 215/55 R17, min. 215/60 R16

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	8,7 s
Elasticité:	
60–100 km/h (4e rapport)	5,4 s
80–120 km/h (4e rapport)	6,3 s
Diamètre de braquage:	10,8 m
Freinage (100–0 km/h):	33,4 m
Insonorisation:	
60 km/h: 58 dB (A)	
120 km/h: 68 dB (A)	

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois
		fixes variables
15 000	64	497.– 299.–
30 000	44	497.– 599.–
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr. (OFS), agences Seat de 95 fr. à 190 fr.		

COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	1,4	222.–
30 000/24	1,4	366.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	16,9	3989.–

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI (UE 80/1268)

	urbain	interurbain	mixte
TCS	7,1	4,8	5,6
Usine	6,2	4,8	5,3
Emissions de CO ₂ :			129 g/km
Moyenne suisse de CO ₂ :			139 g/km
EtiquetteEnergie (A–G):			C

CONSOMMATION DU TEST

6,9 l/100 km	autonomie 724 km
réservoir: 50 litres	

¹ matériel inclus



La vidéo du test

Tableau comparatif

Le SUV compact Seat Ateca est dans son élément en toutes circonstances. Il est en outre spacieux, confortable et de prix intéressant. Bonnes performances.

	Seat Ateca 1.4 TSI Style 4x2	Ford Kuga 1.5 SCTI Trend 4x2
Prix (fr.)	28 250.–	29 000.–
Cylindrée (cm ³)	1395	1498
Puissance (kW/ch)	110/150	110/150
Couple max. (Nm/min)	250/1500	240/1600
Consommation (l/100 km)	5,3 ¹	6,3 ¹
Volume du coffre min./max. (l)	510/1604	456/1653
Frais kilométrique (fr./km) ²	0,64	–
Frais d'entretien ³	3989.–	–
Test Touring	2/2017	8/2013 ⁴

¹ données de l'importateur ² frais d'entretien par km (15 000 km/an) ³ sur 180 000 km (15 000 km/an) ⁴ Ford Kuga 4x4, 2.0 TDCi. Titanium aut.

CREDITS: exploitation forestière Oberied/BE; avec la complicité du bûcheron Norbert Hildebrand.

CARROSSERIE

L'Ateca, premier SUV de Seat, partage nombre de composants – carrosserie mise à part – avec le VW Tiguan. Le style aux contours bien marqués privilégie une certaine sportivité.

HABITACLE

L'agencement sobre mériterait un peu plus de caractère. Bonne habitabilité et coffre volumineux (510 litres). On apprécie la qualité de finition et l'agencement logique des commandes.

CONFORT

Bon confort dans l'ensemble. Sièges anatomiques et faible niveau sonore. L'équipement de confort est suffisant, mais il faut mettre la main à la poche pour obtenir des extras comme l'accès à bord sans clé ou l'aide au stationnement. Les suspensions fournissent un bon filtrage des irrégularités.

PRIX-PRESTATIONS

Bilan mitigé. La modicité des coûts de maintenance et la faible décote pèsent positivement dans la balance, mais la garantie d'usine est limitée à deux ans. Le rapport poids/puissance de 13,3 kg/kW n'a rien de décoiffant non plus.

COMPORTEMENT

Comportement débonnaire et sécurisant, caractérisé par une légère tendance au sous-virage. Direction douce et directe, mais ne donnant que peu de retour d'informations. Dans l'ensemble, bon SUV à deux roues motrices, exempt de points faibles.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Le moteur turbo essence ne délivre sa puissance maximale de 150 ch qu'à 6000 tr/min. En revanche, le couple maximal de 240 Nm est disponible dès 1500 tr/min. En dessous de ce régime, les relances sont laborieuses.

CONSOMMATION

La consommation réelle de 6,9 l/100 km correspond à ce que l'on attend aujourd'hui d'un tel véhicule. Mais les 5,3 l/100 km revendiqués ne sont guère réalistes.

SÉCURITÉ

Standard de bon niveau et installation de freinage remarquable.



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	61	15
habitabilité (dimensions intérieures)	80	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	70	10
visibilité circulaire	60	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	80	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	72%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	90	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	90	10
finition/toucher	90	20
utilisation	90	20
Note	85%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	80	30
visibilité circulaire	60	10
suspension	70	10
sièges	90	10
équipement de confort de série et équipement effectif	70	10
équipement de confort en option et équipement effectif	80	20
Note	76%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	70	30
prestations de garantie	40	20
coûts des services	100	10
rapport puissance/poids	50	5
maintien de la valeur	80	20
performances	70	10
frais de consommation	60	5
Note	68%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	80	15
direction	70	15
plaisir de conduite	80	20
comportement routier	80	50
Note	79%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	70	20
puissance et accélération	80	10
régularité de fonctionnement	80	10
traction	70	15
boîte manuelle / boîte automatique	80	15
étagement de la boîte	80	15
charge tractable	80	15
Note	77%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	50	10
consommation cycle TCS	60	35
consommation données d'usine	90	10
consommation effective	50	35
autonomie	50	10
Note	58%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	50	10
équipement de sécurité en option	90	30
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	100	50
Note	83%	15%

Note finale





Données techniques et mesures

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1395 ccm
puissance/tours-minute	110 kW/ 6000 tr/min
puissance mesurée	108.5 kW
couple/tours-minute	250 Nm/1500 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	avant
boîte à vitesses	m6
dimensions pneus de série	215/55 R17
dimensions pneus véhicule de test	215/55 R17

CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	5.3 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	5.6 l/100 km
mixte TCS-P	6.3 l/100 km
effective	6.9 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	122 g/km
autonomie au TCS-P	794 km
volume du réservoir	50 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	8.5 /8.7 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	5.4 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	6.3 s
freinage à 100 km/h	33.4 m
diamètre de braquage gauche/droite	10.8 /10.8 m
insonorisation à 120 km/h	68 dBA

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.36 /1.84 /1.6 m
poids à vide usine	1445 kg
poids à vide mesuré	1445 kg
poids total	1900 kg
charge utile effective	455 kg
charge tractable freinée	1600 kg
capacité du coffre minimum	510
capacité du coffre maximum	1604 litres

GARANTIE	
garantie d'usine en années	2 ans
garantie d'usine en km	600000 km
garantie antirouille en années	12 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS



la vidéo du test