

# LE CUPRA LEON BREAK 1,4 e-HYBRID 245 ch : UN BREAK SPORTIF QUI PEUT ROULER à l'ELECTRICITE !

écrit par Luc Vandersleyen



A la fin de l'année 2021, nous vous avons présenté l'essai de la [Skoda Octavia RS IV Combi](#), équipée des mêmes moteurs et de la même mécanique que notre CUPRA LEON BREAK 1,4 e-Hybrid. En effet, au sein du Groupe VW, nous retrouvons souvent les mêmes mécaniques dans les différentes marques. On retrouve, aussi, cette même motorisation hybride sur le VW Tiguan. Bien sûr, chacune des marques a sa clientèle et ses spécificités. Et, à l'heure actuelle, **il est important que les constructeurs puissent faire des économies d'échelle**. Nous vous présentons, donc, ci-dessous, l'essai du CUPRA LEON BREAK 1,4 e-Hybrid 245 ch DSG 6.







## PRESENTATION DU CUPRA LEON BREAK 1,4 e-HYBRID 245 ch DSG 6 :

Notre CUPRA LEON BREAK 1,4 l. e-Hybrid est équipé d'un **moteur 4 cylindres d'1,4l TSI développant 150 ch** qui est associé à un **moteur électrique de 115 ch** équipé d'une **batterie de 13 kWh**. Cet ensemble, qui **développe 245 ch avec 400 Nm**, est accouplé à une **boîte DSG à 6 rapports**. Signalons que si le moteur électrique est bien placé à l'arrière, il s'agit, ici d'une **simple traction**. La carrosserie est, bien sûr, celle d'un **break**, mais qui se veut **sportif** et qui est **destiné à des familles actives**. Son profil est assez élancé avec ses jantes spécifiques à rayons bordées de couleur « cuivre », la couleur des Cupra. **L'avant est bien dessiné pour donner une allure sportive** avec une calandre trapézoïdale avec l'insigne « CUPRA » et des phares triangulaires. A l'arrière les feux reviennent, en triangle, sur les ailes arrière et sont reliés par un bandeau rouge lumineux.









**L'habitacle est soigné** avec un tableau de bord assez classique et ses écrans digitaux très lisibles. **La sellerie** de notre voiture **était recouverte d'un beau cuir noir** -une option faisant partie du Pack cuir noir avec Pack hiver-. Comme sur la plupart des Cupra, le **bouton de démarrage se trouve sur le volant** où il y a aussi le sélecteur de mode et beaucoup de boutons physiques. A l'arrière, nous retrouvons les palettes pour sélectionner les vitesses tandis que sur la console centrale nous retrouvons un petit curseur pour sélectionner les marches avant ou arrière. **Les sièges sont confortables** tant à l'avant qu'à l'arrière et l'espace est généreux pour les passagers. Par contre **le coffre n'a plus que 470 l** au lieu de 620 litres à cause de la batterie et du moteur électrique. L'ensemble est de très bonne qualité et, bien sûr, **les accents cuivrés se trouvent partout dans l'habitacle**.















## EN ROUTE AVEC NOTRE CUPRA LEON BREAK 1,4l e-HYBRID 245 ch DSG 6 :

Nous trouvons facilement une bonne position de conduite, quoiqu'un peu basse, grâce au réglage électrique du siège. Le copilote devra se contenter d'un réglage manuel de son siège. Position « D » : **nous démarrons toujours en mode électrique.** **Sur route**, si on n'y prend garde et qu'on ne passe pas en mode hybride, la batterie sera rapidement vide. Batterie chargée à 100% nous ne disposons que de 42 à 46 km. Dès les premiers tours de roue nous apprécions le silence et le **confort de la suspension**, un peu ferme, certes, mais, c'est une sportive et notre Leon Break e-Hybrid est équipée d'amortisseurs adaptatifs avec des jantes de 19 pouces. **Lorsque la batterie est chargée, notre Leon se montre vive et dynamique.** Batterie vide, le tempérament est beaucoup plus (trop) calme . Le système nous donne la possibilité de choisir entre le mode 100% électrique ou le mode hybride. Avec le premier, sur route et autoroute,

nous n'irons pas très loin et le moteur thermique devra prendre la relève. En mode hybride, les choses vont beaucoup mieux, mais il vaut mieux ne pas devoir faire de longues distances **sur autoroute**, car à 120 km/h, nous vidons assez rapidement la **batterie** et utiliserons le moteur thermique dès que nous avons dépassé environ 100km. On consommera, alors, beaucoup plus de carburant.









**En ville**, par contre, grâce à un choix de recharges, faible, automatique ou forte -que nous avons sélectionné- et aux palettes au volant, **on arrive à recharger un peu** et à

économiser notre autonomie. Dans ce cas, le Cupra Leon est agréable à utiliser car, **malgré son gabarit il est très maniable**. Comme sur beaucoup de voitures, nous disposons aussi de **plusieurs modes de conduite : Confort, Sport, Cupra, ou Individuel**. A noter qu'en mode **Sport ou Cupra**, nous avons un **bruit de moteur dans les baffles**, qui, malheureusement n'apporte, à notre avis, que du bruit et est très loin d'un véritable beau bruit de moteur thermique. En plus, nous recevons un message nous conseillant de reprendre le mode « D » en vue de faire des économies... D'autre part, notre essai a été réalisé par un **temps très pluvieux** et **les 400 Nm ont, parfois eu du mal à pouvoir s'exprimer** car au démarrage -et aussi, parfois, dans certains virages- **les roues motrices (avant) patinent** tant et plus, au point que nous sommes restés, plus d'une fois, quelques instants sur place. Bien sûr, cela peut, aussi, dépendre, en partie, des pneumatiques... mais c'est une situation assez frustrante ! De plus, **sur les routes sinueuses** prises rapidement, **ce break se révèle bien mal équilibrée** avec trop de poids à l'arrière. Nous avons, ici, retrouvé les mêmes défauts qu'avec la Skoda Octavia RS IV 1,4l e-Hybride. Ce très **beau break Cupra**, habitable et confortable **devra, finalement, être menée en bon père de famille**. Ce qui est dommage lorsqu'on choisi un véhicule à vocation sportive.





# **LA CONSOMMATION et LE PRIX de notre CUPRA LEON BREAK 1,4l e-HYBRID 245 ch DSG 6 :**

Au cours de notre essai, nous avons consommé en électricité moins de 10 kWh/100 km en ville. Sur autoroute, la consommation est toute autre avec près de 23,3 kWh/100 km. Ce qui nous fait **une consommation moyenne de 13,1 kWh/100 km en électricité et 4,0 l/100 km en carburant** avec des émissions de CO<sub>2</sub> de 26 g/km. Cependant, pour arriver à ces consommations assez intéressantes, nous avons dû **recharger très souvent**. Nos petites bornes bruxelloises étaient capables de nous donner 7,4 kW, mais notre Cupra n'acceptait que 3,6 kW. Nos recharges, **pour récupérer nos 42 à 46 petits km prenaient à chaque fois 3h45** environ, ce qui immobilisait beaucoup notre véhicule d'essai. Du côté du prix, notre **CUPRA LEON BREAK 1,4l e-HYBRID 245 ch (180 kW) DSG 6 valait 50.790,00 Euros**. Bien sûr, il y avait de nombreuses options :

- Teinte de carrosserie Gris Graphene : 1.040 E
- Préparation livraison : 262 E
- Pack Safe & Easy : 2.720 E
- Pack cuir + pack hiver, sièges chauffants 2.030 E
- Volant chauffant SuperSport + boutons : 800 E
- Hayon coffre électrique et virtual pedal : 585 E
- Toit ouvrant panoramique : 1.255 E
- Jantes 19 pouces Exclusive Cupra Copper : 1.070 E
- Options offertes :
  - Alarme
  - Safe & Driving Pack XL
  - Airbag genou conducteur et rideau à l'arrière
  - Pre-Crash
  - Connectivity Box
  - Cable de charge Mode 3, type 2/3 16A
  - Pack Vision plus

- Prise 230 V dans le coffre
- Full LED (Av et Ar) + projection logo.

Montant pour l'ensemble de ces options : **9.762 Euros**. Notre Cupra Leon Break 1,4 e-HYBRID 245 ch DSG 6 valait donc : **60.552 Euros**.





## LES TAXES :

|                                     | Bruxelles | Wallonie | Flandre |
|-------------------------------------|-----------|----------|---------|
| <b>Taxe de mise en circulation</b>  | 867,00€   | 867,00€  | 46,23€  |
| <b>Taxe de circulation annuelle</b> | 285,38€   | 285,38€  | 125,72€ |
| <b>Eco malus</b>                    | /         | 0€       | /       |

[illegible]

**Luc VANDERSLEYEN**

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**