

LE TERRAMAR VZ 1.5 e-HYBRID, LE PETIT DERNIER QUI VIENT ENTRE LES CUPRA FORMENTOR ET TAVASCAN !

écrit par Luc Vandersleyen



Le CUPRA TERRAMAR arrive dans le segment déjà bien chargé des SUV compacts. Entre le Formentor et le Tavascan, il nous est proposé en e-hybrid alors que le Formentor utilise des moteurs thermiques, mais il existe aussi en Hybrid, tandis que le Tavascan n'est disponible qu'en version 100% électrique. Il a cependant été très bien accueilli par la presse car il a été sélectionné par le jury de l'élection de la Voiture de l'année 2025 et il est resté avec 6 autres concurrents en lice jusqu'à la dernière élection au Salon de Bruxelles 2025. Son nom « TERRAMAR » vient d'un ancien circuit automobile construit à Sitges près de Barcelone en Espagne, au début des années 1920, mais rapidement abandonné. Les moteurs thermiques essence et hybrides sont ceux du Volkswagen Tiguan. Il y a, ainsi : le moteur 1.5 eTSI mid-hybrid de 150 ch, (voir notre essai), Le 2.0 TSI de 265 ch et ensuite le moteur Plug-in hybrid 1.5 de 204 ou 272 ch (200 kW) DSG6. C'est cette dernière version que nous essayons pour vous. Cet SUV, qui est plutôt un SUV familial, est clairement un CUPRA avec une ligne assez élancée, mais avec un profil de berline. L'arrière reprend la même signature lumineuse des feux que la Tavascan avec le bandeau et le logo central lumineux. A l'avant, le logo « Cupra » est en cuivre rouge bien visible.







PRESENTATION DE CE CUPRA TERRAMAR VZ e-Hybrid 272 CH DSG6 Plug-in-Hybrid :

Si ce Cupra TERRAMAR(dont le nom n'apparaît que discrètement dans les feux arrière), apparu en septembre dernier à l'occasion de l'America's Cup, ne peut renier un air de famille avec les Cupra Formentor et Tavascan, son style est, cependant, moins exubérant. Son capot est, aussi, nervuré, mais la ligne de toit est plus plate et le rapproche des berlines tandis que l'arrière avec sa signature lumineuse est très proche de celui du Tavascan. Dans l'habitacle, le style est aussi très proche de celui de ce dernier, avec un tableau de bord plus conventionnel, cependant. Bien sûr, on retrouve la même ambiance et les nombreux détails cuivrés. Par contre, sous le tableau de bord et sur la console centrale on trouve un insert en faux « alu » martelé. Outre les motorisations et la plateforme MQB Evo, ce Cupra Terramar reprend, aussi, du VW

Tiguan, **l'écran multimédia tactile de 12,9 pouces**. Ici, il n'est pas non plus intégré au tableau de bord. L'interface MIB 4 apparaît correcte alors que lors de notre essai du Tiguan, nous avons eu quelques dysfonctionnements. La **navigation** dans les menus **se fait facilement** et le **système est assez réactif**. Une barre tactile rétroéclairée située sous ce dernier, permet de régler plus rapidement, la climatisation, mais elle reste aussi affichée sur le bas de l'écran. Les **matériaux visibles** sont de **bonne qualité** et leur **ajustement est exemplaire**. Bien sûr, il reste encore beaucoup de plastiques durs. Les **sièges, semi-baquet, à réglage électrique** sont **confortables** et les passagers arrière ne manquent pas de place. Cependant, comme dans le Tavascan, leur vision vers l'avant est assez réduite du fait des **dossiers avant très encombrants**. Cependant, la **banquette peut coulisser** sur 15 cm et le dossier est **ajustable en inclinaison**. Comme c'est souvent le cas des véhicules Plug-in Hybrid, le **coffre est amputé de 40 l.** et il ne reste que **400 l** alors que ce TERRAMAR a une vocation familiale.



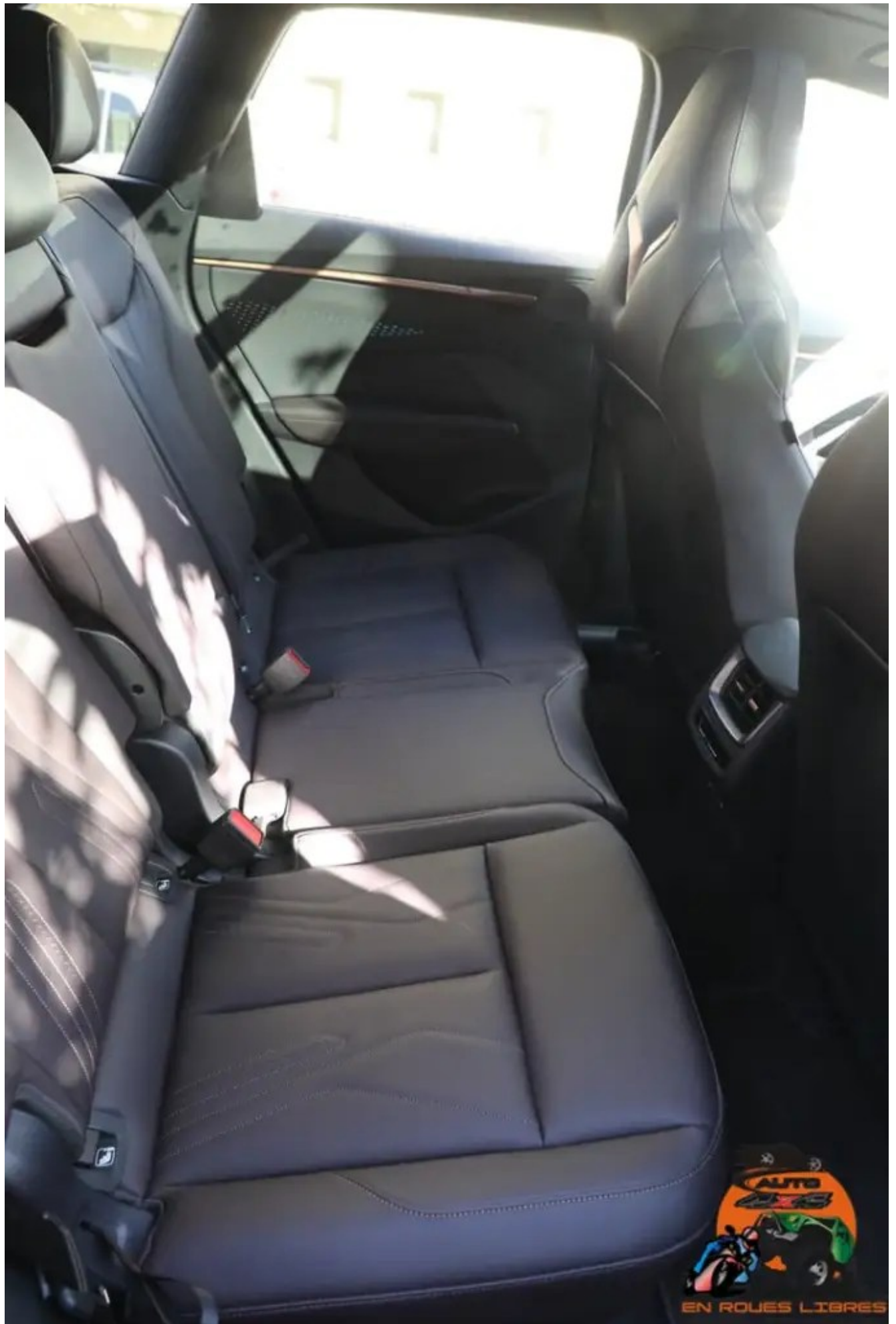












Comme le VW Tiguan, notre TERRAMAR VZ e-Hybrid de 272 ch est équipé d'un **moteur 4 cylindres, essence de 1498 cc** d'une puissance **de 177 ch (130 kW)** à 5500 tr/min avec un **couple 250 Nm** entre 1500 et 4000 tr/min. **Le moteur synchrone à aimant permanent a une puissance de 116 ch (85kW)** avec un couple de **330 Nm**. La **puissance combinée** est de **272 ch (200 kW)** avec un **couple de 400 Nm**. Et ce sont les **roues avant** qui sont **motrices**. La boîte de vitesse est une **boîte robotisée à 6 rapports**. La **batterie** a une capacité utile **de 20 kWh** sous une tension de 400 V. Ce Cupra a, en AC, un chargeur embarqué de 11 kW et il faudra plus de 4 heures pour recharger la batterie sur une borne de 7,4 kW. En DC, sur chargeur rapide de 150 kW, il faudra 26 minutes pour passer d'une charge de 20 à 80%. **L'autonomie annoncée est de 120 km**. Pour la suspension, nous avons des pseudo MacPherson à l'avant et un système multibras à l'arrière. Le **0 à 100 km/h** peut être atteint **en 7,3 secondes** et la **vitesse** de pointe est **de 215 km/h**. Ce Cupra est moyennement lourd avec un **poids de 1944 kg à vide et 2420 kg en charge**. Il peut tracter une remorque de 2000 kg. De plus, ce n'est pas vraiment un SUV, sa garde au sol est trop basse et ses angles caractéristiques sont franchement médiocres.



EN ROUTE AVEC NOTRE CUPRA TERRAMAR VZ e-Hybrid de 272 ch DSG6 :

Nous démarrons, en silence, en mode électrique, nous venons de recharger la **batterie à 100%** et nous avons une autonomie **110 km** en mode électrique. Les températures sont inférieures à 5°C. **En ville**, nous choisissons le **mode électrique** en sélectionnant la plus forte régénération. Cela nous permet de « récupérer » plus facilement des kilomètres tout en nous donnant un **bon frein moteur**. Le TERRAMAR est **silencieux et confortable** et se montre assez **vif sans être sportif**. Les kilomètres parcourus sont un peu moins nombreux que ceux annoncés en autonomie. Cependant, la différence reste acceptable et nous pourrions **parcourir un peu plus de 90 km avec une recharge à 100%**. Sur les **petites routes**, ce TERRAMAR se débrouille bien. Il **s'inscrit bien en virage** et le **train avant** se montre assez **précis, mais**, il y a parfois de petites pertes d'adhérence. La pédale de frein demande aussi un peu d'habitude. Le véhicule est agréable à conduire et le **châssis** est **bien calibré**. **Sur autoroute**, on roule **en hybride** et ici, aussi, ce Cupra se montrera **assez dynamique, confortable et silencieux**. Les kilomètres se suivent **et nous trouvons la conduite agréable, mais la poussée est linéaire** -comme c'est souvent le cas avec les voitures électriques- et **ne nous procure pas de grandes sensations**. Pourtant, nous disposons de 272 ch et le passage du moteur thermique à l'électrique se fait de façon très discrète et sans à-coups. De plus, ce **véhicule** est **très silencieux**, et les **consommations** sont **très correctes**.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE CUPRA TERRAMAR VZ e-Hybrid 272ch DSG6 :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons utiliser notre CUPRA e-Plug-in Hybrid en hynride, en 100% électrique et en 100% thermique. C'est **en ville** que nous avons choisi de rouler en **100% électrique** et nous **avons consommé 21,8 kWh/100 km**, **sur route en hybride** nous avons consommé en **moyenne 3,4 l/100 km et 11,8 kWh/100 km** tandis qu'en roulant **en 100% thermique**, nous avons consommé **7,2 l/100 km**. Du côté du prix, notre **CUPRA TERRAMAR VZ e-Hybrid 272ch DSG6** valait **56.850,00 Euros**. Bien sûr, il y avait quelques options :

- Peinture extérieure DARK VOID : 1.130,00 E
- Immersive by Sennheiser, 12Hp : 495,00 E
- Prise 220V + 12V dans le coffre : 120,00 E
- Pack Digital Drive : 860,00 E

- Pure performance Pack (Phares LED): 910,00 E
- High Canyon interior (cuir): 1.415,00 E
- Pack Skyline, toit ouvrant panor. 1.115,00 E
- Pneus Performance 20 pouces : 305,00 E
- Pack intelligent Drive : 900,00 E
- Jantes 20 pouces Hadron Copper : 1.000,00 E
- Livraison véhicule : 265,00 E
- Cable de charge Mode 3 (offert)
- Seat Connect Plus 3 ans (offert)

Total des options, TVA comprise : 8.515,00 E. Notre CUPRA TERRAMAR valait, donc : 65.365,00 E.









LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2478,00€	2478,00€	54,78€
Taxe de circulation annuelle	285,38€	285,38€	140,13€
Eco malus	/	0€	/

---	---

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen