

## Cupra Born

## Bonne ID ?

Après le Formentor (voir Contact! n°2), Cupra dévoile son second modèle entièrement inédit: la Born. Reposant sur les mêmes dessous que la Volkswagen ID.3, l'ibère aux électrons se démarque-t-elle vraiment de sa cousine germanique?



CUPRA

La Born jouit d'une personnalité plus affirmée que l'ID.3, c'est indéniable et c'est ce qui fait son charme.

À u Salon de Genève 2019, Seat présentait le concept el-Born, compacte électrique qui tire son nom d'un quartier de Barcelone. Depuis, le concept a étonnamment migré de Seat à Cupra, probablement pour des considérations d'émissions de CO<sub>2</sub> globales de la gamme, depuis

que Cupra a commencé à s'affranchir de la tutelle de Seat en 2018.

### De la currywurst au chorizo

Sous des atours agressifs et aguicheurs, la Cupra Born réinterprète le concept de la VW

ID.3. Elles partagent nombre de similitudes: la plate-forme MEB bien entendu, les proportions, le concept d'agencement intérieur, la philosophie «tout tactile» toujours perfectible des commandes, les choix de moteurs et de batteries, ainsi que les lignes de montage de l'usine de Zwickau en Allemagne.

## FICHE TECHNIQUE

| Cupra Born                           | V 150 ch                    | V 204 ch                     | VZ 230 ch (58 kWh) | VZ 230 ch (77 kWh) |
|--------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------|--------------------|
| Puissance max.                       | 150 ch (110 kW)             | 204 ch (150 kW)              | 230 ch (170 kW)    | 230 ch (170 kW)    |
| Couple max. / régime                 | 310 Nm                      | 310 Nm                       | 310 Nm             | 310 Nm             |
| 0 à 100 km/h                         | 8,9 s                       | 7,3 s                        | 6,6 s              | 7,0 s              |
| Vitesse max.                         | 160 km/h                    | 160 km/h                     | 160 km/h           | 160 km/h           |
| Poids à vide                         | n.c.                        | 1736 à 1859 kg               | n.c.               | n.c.               |
| Batterie                             | 45 kWh                      | 58 kWh                       | 58 kWh             | 77 kWh             |
| Autonomie annoncée (WLTP)            | 349 km                      | 424 km                       | 417 km             | 548 km             |
| Consommation moy. (constr. WLTP)     | n.c.                        | 15,5 à 16,7 kWh/100 km       | n.c.               | n.c.               |
| CO <sub>2</sub> (WLTP)               | 0 g/km                      | 0 g/km                       | 0 g/km             | 0 g/km             |
| Puissance de charge max.             | 50 kW (110 kW DC en option) | 120 kW (DC)                  | 120 kW (DC)        | 170 kW (DC)        |
| Dimensions (L x l x h / Empattement) |                             | 4322 x 1809 x 1540 / 2766 mm |                    |                    |
| Prix de base                         | n.c.                        | 36 800.- CHF                 | n.c.               | n.c.               |



Une sellerie en tissu recyclé «Dinamica» façon Alcantara, de magnifiques sièges baquets au maintien parfait.

Outre le design extérieur, la Cupra Born se distingue en revanche de l'ID.3 dans le traitement intérieur. Le mobilier s'agrément de quelques touches cuivrées, signature de Cupra, d'une sellerie en tissu recyclé «Dinamica» façon Alcantara, et de magnifiques sièges baquets au maintien parfait. La taille de ces derniers, en revanche, occulte le champ de vision vers l'avant pour les passagers arrière. Le conducteur retrouve face à lui le volant multifonctions habituel de la marque, muni de la touche de sélection des modes de conduite et celle directe vers le mode «Cupra». Le décor est planté.

Au chapitre technique, les ingénieurs de Cupra ont planché en premier lieu sur le châssis, avec une assiette abaissée de 15 mm à l'avant et 10 mm à l'arrière, ainsi que l'adoption d'une suspension pilotée de série. L'ESP reçoit un mode «Sport», assimilable, selon les communicants de Cupra, à un ESP OFF.

Sous le capot – ou plutôt le plancher arrière – se loge une mécanique similaire à la VW ID.3. Le moteur électrique développe au choix 110 ou 150 kW (150 ou 204 ch), en attendant une version plus musclée grimant jusqu'à 170 kW (230 ch) grâce à l'e-boost, exclusivité de Cupra, courant 2022. Le couple est en re-

vanche identique aux trois versions: 310 Nm. Trois batteries sont proposées : 45 kWh pour la mouture 110 kW (150 ch), offrant environ 350 km d'autonomie. Une batterie de 58 kWh peut équiper la version 150 kW (204 ch) et 170 kW (230 ch). L'autonomie promise avoisine 420 km. Enfin, la version de pointe de 170 kW (230 ch) est disponible avec une batterie de 77 kWh, pour environ 540 km d'autonomie.

### Sans dépasser les bornes

Résultat des courses, à la conduite la Cupra Born excelle sans surprise dans les mêmes domaines que sa cousine allemande, surtout dans la jungle urbaine de Barcelone: démarrages canon au feu rouge, confort de roulage de haut niveau, réel agrément de conduite et extraordinaire maniabilité grâce à son faible rayon de braquage.

Sur des tronçons plus roulants et en conduite enjouée, les réglages spécifiques apportés au châssis ne transparaissent pas de manière significative; la Born reste une propulsion au tempérament très sous-vireur, rarement synonyme de sportivité. L'ESP en mode Sport se révèle tout au plus un tantinet plus permissif, mais veille rigou-

reusement au grain et musèle toute incartade sans ménagement. Impossible dès lors de placer l'auto au levier de pied en virage. Dommage! Le feeling particulier de la pédale de freins (course de pédale longue avant l'amorce effective des disques), déjà déroutant en utilisation normale, devient un réel handicap, voire nous gratifie de quelques sueurs froides...

Alors, la Cupra Born est-elle une bonne idée? Honnêtement, c'est en premier lieu une affaire de goût et d'affinité. La Born jouit d'une personnalité plus affirmée que l'ID.3, c'est indéniable et c'est ce qui fait son charme. Sur le plan dynamique, elle ne se distingue en revanche pas suffisamment de sa cousine, tout en reprenant, et c'est le principal, toutes les qualités de l'Allemande. Affichée à partir de 36 800.- francs (58 kWh, 204 ch), l'Espagnole offre un petit avantage financier de 800.- francs par rapport à la VW ID.3 équipée du même couple moteur/batterie.

Reste une interrogation: la pertinence de ce modèle dans le catalogue Cupra. Dans cette définition, la Born aurait toute sa légitimité dans la gamme Seat avec une finition FR pour le modèle le plus dynamique, par exemple. Ce qui de facto laisserait la place pour une vraie Cupra, basée par exemple sur l'architecture double moteur de l'ID.4 GTX (ou l'hypothétique ID.3 GTX) de 299 ch. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images



## ON' KART LÉMAN MONT - BLANC

- Karts enfants et adultes
- Deux salles de séminaires
- Un restaurant
- Accueil des groupes jusqu'à 200 pers showroom, team building

**BUFFET FRANÇAIS À VOLONTÉ LES SOIRS EN SEMAINE ET LE WEEK-END**



<https://on-kart.fr/1618> Route de la Gare 74580 Viry - [info@on-kart.fr](mailto:info@on-kart.fr) - (+33)4 50 38 34 13

