Article écrit par Nicolas HEIDET le 5 juin 2011

Seat Exeo : En douceur

Arrivée il y a bientôt deux ans, la Seat Exeo représente l'un des meilleurs rapports prix/prestations de sa catégorie. Egalement disponible en break (ST), elle ajoute une boîte automatique directement venue de chez Audi.

Avec l'Exeo, Seat a réussi des économies exceptionnelles. Il y a deux ans, le constructeur ibérique lançait une berline, puis un break l'année dernière.

Esthétiquement, cette voiture n'est autre qu'un tour de passe-passe entre Seat et son cousin Audi. L'Exeo étant tout simplement l'ancienne génération d'Audi A4 (vendue entre 2001 et 2007). Alors forcément, on pourra reprocher à l'Exeo une certaine ancienneté de conception. Toujours est-il que l'ancienne A4 n'a pas encore eu le temps de mal vieillir. Avec l'Exeo, on oublie donc les coûts impressionnants sur le développement d'une nouvelle voiture et on se limite essentiellement sur le design. Encore que, seules la face avant et les feux arrière (logo Seat à l'appui) permettent réellement de se rappeler qu'elle vient bien d'Espagne. L'habitacle utilise strictement la même recette et, pour tout vous dire, il n'y a que le volant pour nous rappeler là encore que l'on n'est pas dans une Audi. Forcément, la présentation, les différents matériaux et l'assemblage appartiennent au monde du premium. Notre version Gran Via dispose d'ailleurs de tout ce que l'on peut souhaiter dans une voiture actuelle (GPS, cuir, climatisation automatique bizone, phares directionnels bixenon, radar de recul, chaîne hifi). Petit détail qui compte : Seat a redessiné les sièges avant et arrière afin d'obtenir davantage de volume pour les jambes à l'arrière sans pour autant, et c'est heureux, sacrifier le confort de l'assise.

Plus à l'arrière, le coffre de notre break avance une contenance plus petite que la berline (442 contre 460 l). Mais pour se convaincre de l'intérêt d'une telle carrosserie, il suffit de faire tomber le cache-bagage, voire de basculer la banquette arrière pour obtenir un volume plutôt gigantesque et surtout une longueur de chargement de 1,86m. Plus à l'avant cette fois, le moteur retenu n'est autre que le best-seller 2,0 l TDi dans sa version à rampe commune. Il délivre ici 143 ch pour un couple de 320 Nm. Comme pour ses cousines chez Volkswagen, Skoda et Audi, ce moteur offre de très bonnes prestations à notre Exeo. Afin de proposer une offre avec une boîte automatique, Seat a opté pour la boîte Multitronic d'Audi (la DSG ne rentre pas dans l'architecture de l'Exeo). Il s'agit d'une boîte à variation continue, comme pour un scooter.

Défauts habituels de ce genre de boîte, le manque de performances et la surconsommation. Ici, Seat démontre que sa Multitronic fait vite oublier les préjugés. Avec 7 rapports, elle offre une grande dou ceur d'utilisation, pré serve les performances du bloc 2,0 litres TDi (0 à 100 km/h en 9,6 s) et garantit une consommation raisonnable : 5,8 l en moyenne. Côté liaison au sol, notre break offre un bon moelleux sans offrir la sportivité chère à la marque Seat. Toujours est-il qu'avec un ticket d'entrée situé à 28 000 euros pour culminer à près de 34 000 euros, l'Exeo Multitronic est sans doute l'un des meilleurs rapports prix/prestations de la catégorie des familiales.