

# Seat : le « passe-partout » de la mobilité

Seat est connu pour son savoir-faire en automobile. Il est aussi le seul constructeur généraliste à proposer des scooters et des trottinettes 100 % électriques.

Seat se diversifie avec tout un tas de nouveaux produits dont le but est de favoriser la mobilité urbaine. Initialement, Seat se voulait généraliste et sportif au sein d'un groupe (Volkswagen) capable d'être présent sur tous les marchés automobiles. Entretemps, la marque Cupra est née, représentant l'entité premium de Seat qui permet de proposer des modèles plus exclusifs, sans pour autant être concurrent de la marque Audi (pas simple...). Sauf que tout à coup, Cupra prend le chemin de l'électrification à 100 %. Seat se tourne alors vers l'hybride (une bonne chose) mais pas seulement. Le constructeur espagnol attaque sur presque tous les fronts. Automobile comme toujours, mais aussi scooters et trottinettes 100 % électriques. Et, pour tout vous dire, la seule marque généraliste à disposer aujourd'hui de toutes les solutions sur la mobilité, c'est Seat. Ce constructeur est, peut-être plus que les autres, avant-gardiste sur la tendance actuelle. Nous nous sommes donc penchés sur 3 modes de mobilité proposés par Seat.

## Mo, la e-trottinette

La Mo 65 est une trottinette au design assez basique mais efficace (Audi propose quasiment la même d'ailleurs). Le chiffre 65, c'est pour son autonomie maximum. C'est justement ce qui rend cet engin un peu plus intéressant que les autres car beaucoup de marques proposent des solutions qui ne dépasseront pas les 30 km en autonomie. Cette e-trottinette offre un rayon d'action suffisant pour aller travailler tous les jours à condition d'éviter de changer de ville cela va de soi. Il faut surtout tenir compte du relief de votre ville. L'exemple de Strasbourg convient à la perfection. Pliante, légère (19 kg), elle se recharge en 6 heures sur n'importe quelle prise standard. Côté tarif, comptez autour des 800 euros.

## Mo, les e-scooter

Seat a lancé son premier scooter électrique en 2021. Après 10 000 unités vendues sur 15 pays, la marque ibérique développe son offre et propose désormais son e-scooter sur 3 niveaux, le Mo 50, le Mo 125 et le Mo 125 Performance. Ces scooters sont développés en partenariat avec la marque Silence (située également en Catalogne). Le Mo 125, nous l'avons testé l'année dernière. Nous avons d'ailleurs apprécié son côté pratique grâce à une batterie amovible sur roulettes que l'on peut amener chez soi ou au bureau pour la recharger sur une prise standard. Toutefois, nous avons moins aimé sa suspension trop souple pour assurer une bonne stabilité, notamment en duo. Mais le Mo a revu sa copie entretemps tout en développant sa gamme. Le Mo 50 est le premier scooter électrique sans permis de chez Seat. Même concept avec sa batterie amovible et surtout, même taille ! Il peut donc embarquer deux personnes. En fait il s'agit en quelque sorte d'un Mo 125 dégonflé, donc limité à 45 km/h. Il voit ainsi son autonomie monter à plus de 170 km en restant en mode Eco.

Mais pour celles et ceux qui sont détenteurs du Permis B et qui ont passé la formation de 7 heures

pour rouler en 125 cc, c'est sur le Mo 125 qu'il conviendra de se tourner, voire la déclinaison Performance. La version 125cc « classique » conserve le même moteur électrique mais progresse sur la qualité de sa suspension et son freinage est mieux maîtrisé que sur les tout premiers modèles. Son autonomie permet de dépasser 100 km en zone urbaine, ce qui reste tout à fait confortable en utilisation quotidienne. Pour la version Performance, les amortisseurs sont ici réglables en détente et en compression. Un détail qui compte puisque ce scooter absorbe mieux les dégradations des rues et des revêtements. Outre la suspension signée Öhlins, le freinage a également été revu avec le spécialiste espagnol Galfer. Les disques sont modifiés, mais pas d'ABS à ce jour (c'est en préparation nous dit-on). Le freinage est toutefois idéalement réparti entre les deux roues. Le moteur électrique offre un peu plus de puissance grâce à un mode « Boost » disponible au-delà de 80 km/h. Il permet d'obtenir un regain de tonus durant 30 secondes, c'est court, mais cela suffit pour s'intégrer facilement sur une voie rapide. De plus, il accélère jusqu'à 50 km/h en seulement 2,9 secondes (c'est 1 seconde de moins que la version 125 standard et proche du CE04 de chez BMW, vendu... beaucoup plus cher !). Dans l'ensemble, il offre de réels progrès sur sa stabilité et son freinage. Reste que par rapport au Mo 125 (de base) cette version Performances voit son tarif monter à 8 900 euros (contre 7 200 euros pour le Mo 125). Et oui ! À l'instar des voitures électriques, ce type de scooter est plus cher qu'un scooter thermique. Et compte tenu de sa valeur résiduelle au bout de 3 ans qui reste... imprécise, il conviendra de le louer pour 113 euros/mois (Mo 125) ou 146 euros/mois pour le Mo 146 Performance. Sans citer la concurrence directe, le Mo 125 cc demeure l'un des plus abordables de sa catégorie.

## Leon, la « e-compacte »

La récente Seat Leon bénéficie du même système hybride rechargeable que la Volkswagen Golf et l'Audi A3. Pour rappel, de l'extérieur, la berline compacte s'est quelque peu assagie face à ses générations précédentes, mais conserve toutefois un look plus sportif que peut-être une Golf 8. Une fois à bord, on retrouve l'esprit sportif de la marque mais la présentation se veut plus minimaliste que par le passé car cette Leon se débarrasse de la plupart de ses boutons. La commande de boîte DSG rejoint la tendance actuelle avec un simple petit levier. Les commandes au volant demeurent sensiblement les mêmes (on les retrouve sur d'autres voitures du groupe Volkswagen). Seul l'écran central tactile mériterait un système plus rapide car à l'instar de celui de la Golf 7, le précédent frisait la perfection, alors pourquoi en changer ? Pour le reste, l'assemblage est toujours aussi qualitatif, les matériaux également et les équipements de série ne manquent pas, notamment le CarPlay sans fil pour votre smartphone (le détail qu'on ne trouve pas dans une Bentley par exemple). À l'arrière, le volume est toujours très correct pour une compacte (elle offre sensiblement les mêmes cotes qu'une Peugeot 308). Sous le capot, on retrouve donc le même moteur que dans ses cousines du groupe Volkswagen. Il s'agit d'un moteur 4 cylindres essence 1,4 litre dopé par un turbo + un moteur électrique. La puissance globale atteint 204 ch ce qui permet d'être à 100 km/h en 7,5 secondes (très correct), mais ce qui permet de faire la différence face à une voiture thermique, c'est la possibilité de parcourir facilement plus de 50 km en mode 100 % électrique. Cela permet tout simplement d'éviter toute émission polluante en ville. C'est là toute la clé des voitures hybrides. Car en décidant de faire de la route, le moteur thermique prend forcément le relais et devient gourmand. Raison principale de l'utilisation de ce type de véhicule. La Leon e-Hybrid s'adresse avant tout à des personnes qui n'ont pas besoin de faire de trop gros trajets quotidiens. En l'utilisant sur moins de 50 km par jour, on ne consomme plus d'essence, c'est ici tout son intérêt. Il demeure que même en décidant de quitter nos grandes villes, cette Leon démontre de réels progrès en matière de confort routier. Les routes parfois dégradées sont vite absorbées par la suspension de notre berline compacte. Une solution pertinente face à ses cousines...