

Fiche technique

Carrosserie : berline 4 portes 5 places de 4,66 m de long. Coffre : 460 dm³. Poids à vide : 1 430 kg (2.0 TDi 143 ch).

Motorisations : essence 4 cylindres 8 soupapes à injection multipoint 1 595 cm³ de 75 kW/102 ch/NC, 16 soupapes à injection multipoint Turbo 1 781 cm³ de 110 kW/150 ch/9 cv (1.8 T) et 1 984 cm³ de 147 kW/200 ch/NC (2.0 TSi). Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail TDi 1 968 cm³ de 105 kW/143 ch/8 cv et de 125 kW/170 ch/NC, tous avec FAP. Traction avant. Boîte manuelle 6 vitesses. Direction assistée, Servotronic asservie à la vitesse sur les versions 170 ch et 200 ch, ABS/EBA, ESP/TCS et 7 airbags de série (dont un genoux conducteur).

Performances (données constructeur, 1.8 T 150 ch/2.0 TDi 143 ch) : V Max : 217/214 km/h. 0-100 km/h : 9"3/9"2. Conso moy. norm : 10,9-6,1-7,9/4,3-7,6-5,5 l/100. CO₂ : 184/143 g/km.

Prix : 7 versions essence de 20 200 (1.6i 102 ch Référence) à 26 050 € (2.0 TSi 200 ch Sport). 5 versions diesel de 25 050 (2.0 TDi 143 ch Référence) à 28 075 € (2.0 TDi 170 ch Sport).

Les concurrentes

Audi A4 : toute récente et fringante, la nouvelle première berline statutaire d'Audi affiche une modernité technologique encore accrue (1.8 TFSi 120 ch à partir de 28 210 €).

Ford Mondeo : luxe, technicité et beauté pour cette version toute récente qui rajeunit l'image de la marque (1.6 Ti-VCT 110 ch Trend 5 p. à partir de 21 400 €).

Opel Insignia : auréolée du titre prestigieux de "voiture de l'année 2009", elle assure en toutes circonstances (1.6i 115 ch Edition 5 portes à partir de 21 600 €).

Exeo : plus qu'un modèle "bis"

■ *Seat investit le troisième segment le plus porteur du marché. Avec une recette à la fois éprouvée et somme toute fort originale.*

Seat n'était pas présent sur le segment C, et la nouvelle berline Exeo vient donc à point nommé pour combler cette lacune. D'autant qu'elle est gracieuse... presque comme une Audi. Plus précisément, une A4, du moins celle d'avant la dernière génération ; la "B7" en vocable d'initié. Très ressemblante, sauf de l'avant et de l'arrière, calandre et coffre ayant été redessinés dans le dernier style Seat signé Luc Donckerwolke, initié par la récente Ibiza. Mais pour le reste, c'est bien une A4 de la génération antérieure, politique de groupe VW oblige.... Ou, plutôt, explique, puisque les marques Audi et Seat appartiennent toutes deux au pôle sportif de l'ensemble industriel piloté par Volkswagen.



Mais en vérité, la nouvelle Seat Exeo n'est pas non plus une réplique pure et simple de l'ancienne Audi. Car pour l'animer, le constructeur catalan a pu piocher dans la banque d'organes du groupe VW, et profiter ainsi de propulseurs qui équipent aussi l'A4 dernière génération, la B8. La bonne astuce pour réaliser une Exeo bien trempée, et pas une A4 "cheap". Et même une Exeo de caractère sous 4,66 m de long (soit presque 35 cm de plus que la Leon), c'est-à-dire aussi joueuse que ses petites soeurs ! Sport jusque dans ses blocs turbo-diesel "common rail"... quand l'ancienne A4 devait pour sa part se contenter d'injecteurs-pompe plus bruyants. Côté technique, rien de moins que chez Audi. L'habitacle ? Itou jusque dans les comodos. Le

coffre : 460 litres pour une vraie familiale. La boîte : 6 rapports pour économiser en conduite... familiale. Avec un toucher de route basé sur une technologie estampillée parmi les meilleures et un équipement généreux. Le tout avec un "avantage client" qui tourne autour des 4 000 € entre Exeo et A4 B7, à version comparable ! Mais au final, les concordances entre Audi A4 type B7 et Seat Exeo relèvent plutôt de l'anecdote. Car on a du mal à penser que Seat parviendra à dévoyer des propriétaires d'Audi, marque statutaire s'il en est. En revanche, cette auto "flamenca" pourrait faire de l'ombre aux bonnes rouitières dont les quartiers de noblesse ne sont pas aussi cotés. L'avantage de cette originale stratégie industrielle étant de

Si l'on en connaît pas l'histoire, l'Exeo s'impose comme une vraie Seat, au caractère sportif indéniable.

■ Panorama

permettre à Seat d'élargir son éventail pour se développer. Au volant, le cocktail est d'emblée réussi, dans la mesure où l'on se sent en confiance sitôt les 143 ch du diesel lancé. Le propulseur que Seat annonce comme le prochain best seller de cette Exeo. Pas étonnant et le prix y aidera. Mais d'abord cette franchise dans le toucher de route. La boîte mécanique est ce que l'on connaît ailleurs chez VW et Audi : précise, bien étagée. Qui aide à profiter du meilleur de ce moteur de dernière génération. Train avant-amortissement-châssis accompagnent le plaisir dans les courbes, plus ou moins refermées. Jamais rétive cette Exeo. Plutôt de la bonne humeur à la relance et capable de repartir de très bas sans à-coup. Ou de s'incriner sur une trajectoire et supporter quelque écart d'estimation. Voire d'en redemander alors qu'un radar est annoncé sur le bas-côté. Effrontée, avec ça !

■ Philippe Hervieu