Pawel Piotrowski
18 juni 2010

Tourwagen voor het volk

Tom Coronel racet al sinds een paar jaar met een dieselgestookte Seat Leon in het FIA World Touring Car Championship. Velen vinden dat dieselgeratel maar niets en voor de echte petrolhead heeft Seat nu een leuke tourwagen voor de openbare weg in elkaar gesleuteld. Maak kennis met de baldadige Seat Leon Cupra R.

Wat Ã©Ã©n letter uitmaakt

Om de verschillen tussen alle snelle Leonâ€™s te zien moet je een getraind oog hebben of een echte kenner zijn. Beide Cupraâ€™s hebben dezelfde scherp gesneden bumpers en verschillen in feite slechts op details van elkaar. Zo heeft de R grotere 19 inch Potenza velgen, grotere remschijven met vier zuigers en rode remklauwen en subtiele R-logoâ€™s die naar het magistrale vermogen van de gepeperde 2.0 TSI verwijzen. Bij Seat zijn ze goed met leentjebuur spelen en zodoende is ook bij de Cupra R het intussen befaamde turboblok uit de Scirocco R onder de kap gelepeld. Het elektronische XDS-sperdifferentieel werd ook uit de schappen getrokken en dat alles bij elkaar maakt van de R een echt andere auto. Door de confectiekleding die de Cupra R draagt zie je de contouren van de onderliggende topsporter jammer genoeg niet direct, ondanks dat je met een kiwigele Leon nooit ingetogen door het leven zult gaan.

Op een ronde zetten

Voor het opvallende kleurenpalet van de Cupra R is wel veel te zeggen. Onoplettende medeweggebruikers worden reeds in een vroeg stadium gewaarschuwd voor aanstormende racetalenten in hun kiwigele Cupra Râ€™s. Want wat is deze R snel zeg! Door een gewijzigde set-up van het motormanagement en een hogere turbodruk levert de 2.0 TSI nu een ontzagwekkende 265pk en een maximumkoppel van 350Nm. Dit zijn cijfers die niet bij een viercilinder lijken te horen en ook op de weg laat de kracht van de Cupra R een surrealistische beleving achter. De acceleratie is in elke versnelling simpelweg weergaloos. Zeker de wat oudere powersedans zou je met dit acceleratiegeweld binnen de kortste keren op een ronde kunnen zetten. Voor een tweeliter turboblok ligt de elasticiteit en de souplesse namelijk op een zeer hoog niveau. Reeds vanuit tweeduizend toeren knalt de toerenteller richting de begrenzer en sprint de Cupra R er als een gekke vandoor. Van een turbogat is dan ook nauwelijks

sprake. Ook in het derde, vierde en vijfde verzet lijkt de acceleratie amper af te nemen. Op papier bedraagt de topsnelheid 250km/h en dit tempo wordt dan ook binnen de kortste keren zonder gedoe bereikt. Daarbij snauwt de motor het uit en blaast de turbo heerlijk op de achtergrond mee. De Cupra R is â€“ in tegenstelling tot de Scirocco R â€“ niet voorzien van een extreme sportuitlaat waardoor je bij terugschakelen de kenmerkende plofjes moet missen en tijdens rustig rijden geen irritant gebrom te verduren hebt. Wel is het zo dat op den duur de dominante afrolgeluiden van de brede sloffen gaan storen.

Precieze handling

Om de acceleratiedrang van auto en bestuurder in het bedwang te houden heeft Seat grotere remschijven gemonteerd waar je een heuse pizza op zou kunnen bakken. Voor hebben deze namelijk een maat van maar liefst 17 inch en achter meten ze Ã©Ã©n

inch minder. De remmen zijn met veel precisie te doseren en voelen erg vertrouwenwekkend aan. Je gaat er later en harder door remmen waardoor de auto met enige regelmaat een noodstop detecteert en de alarmlichten inschakelt. Seat was tevens zo aardig om het â€˜Agile Chassisâ€™ op bepaalde punten te versterken. Zo zijn er speciaal voor de R wijzigingen aan de schokdempers aangebracht en zijn er tot 35% stijvere veren ten opzichte van de gewone Cupra gemonteerd. Het onderstel is daarmee uiterst stug afgesteld en dat komt de handling ten goede. Bochten aansnijden gaat met veel precisie, al laat de snelheidsafhankelijke besturing bij lagere snelheden teveel bekrachtiging toe. Ook bij hoge bochtsnelheden blijft de Cupra R stug zijn weg vervolgen en blijft het koetswerk opvallend vlak en stabiel. Onderstuur treedt pas laat op en aandrijfreacties in de besturing blijven door het elektronische XDS-sperdifferentieel uit. Het is indrukwekkend hoe dit systeem het vermogen op het asfalt weet te brengen. Ook bij geforceerde accelerates vanuit stilstand knijpt de elektronica op een fijnzinnige manier het vermogen af. Op nat wegdek gebeurt dat wat grotesker en merk je bij het uitgaan van een bocht aan de schommelingen van het toerental dat je met een voorwielaandrijver op pad bent.

Sportief en deels achterhaald

Achter het stuur van de Cupra R waan je je net Tom Coronel door alle sportieve details zoals het afgeplatte stuur en de racy pedalen. Uiteraard ontbreken de nodige R-logoâ€™s niet en word je als bestuurder omvat door lekker zittende sportstoelen. Deze zijn goed geprofileerd en bieden meer steun dan normale zetels, maar redden het niet ten opzichte van echte Recaroâ€™s. Het dashboard is grotendeels onveranderd gebleven en behelst sinds de facelift modernere bedieningsknoppen en telematica. Dat verhult echter de matige materialen en afwerking niet. Zeker in vergelijking met een Volkswagen Golf is het interieur van de Seat Leon dramatisch verouderd. De armsteun in de bestuurdersdeur bestaat uit knetterhard plastic en dat zorgt op den duur voor een pijnlijke linker elleboog. Een mooie goedmaker is het fraaie instrumentarium dat door de verschillende meters een tikje Italiaans aandoet. Centraal in het blikveld ligt de toerenteller die geflankeerd wordt door een multifunctioneel display waarop de

snelheid ook digitaal is af te lezen.

Broedermoord?

Met het gekietelde 2.0 TSI blok is de Cupra R een serieus snelle hot hatch die de meeste GTIâ€™s en aanverwanten ver achter zich weet te houden. Daarvoor zorgt ook het briljante XDS-sperdifferentieel en Seatâ€™s â€˜Agile Chassisâ€™, dat door zijn stugge afstemming en hoge stabiliteit een ongekende agiliteit aan de Leon toevoegt. Het is daarom bijna niet te geloven dat Seat slechts tweeduizend euro meer vraagt voor de snellere R. Ook in relatie tot zijn concerngenoten is de Cupra R scherp geprijsd. Een Scirocco R kost minimaal zeven mille meer en ook een Golf R wisselt voor een aanzienlijk hogere prijs van eigenaar. Uiteindelijk geven wel alle drie de autoâ€™s de opwinding en prestaties die je van ze mag verwachten.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

+ Geweldige motor: soepel, snel en zuinig
+ Wegligging en handling
+ Hoogstaande remmen

Min

- Gedateerd interieur
- Slecht carrosserie overzicht
- Dominant afrolgeluid van banden