



Wilbert Huls
30 augustus 2015

Mag het ietsje meer zijn?

De Leon brengt Seat weer het succes waar het zo lang naar op zoek is geweest en met name de ST doet daarbij een stevige duit in het zakje. In de zuinige Ecomotive-uitvoering is hij bijtellingsvriendelijk en bindt zodoende veel mensen aan zich. Het strakke lijnenspel spreekt de klant aan en er is een aardige groep mensen die de sportieve looks kracht willen bijzetten door te kiezen voor de FR-versie. Seat vond dat daar nog wel een schepje bij kon. Al is dat vrij zacht uitgedrukt, want de Cupra-uitvoering waar wij mee op pad mochten heeft maar liefst 280 pk.



Gedistingeerd

Deze ST is onmiskenbaar 'een dikke uitvoering', maar toch is het netjes uitgevoerd. De Cupra heeft een wat sportiever gesneden bumperpartij, die bij deze auto nog eens extra goed uitkomt, omdat het zwarte zo lekker afsteekt bij het Dynamicgrijs van de carrosserie. De naar wit neigende lak heeft een heel licht grijsblauw gloedje erin. Erg mooi. Verder vallen de full-led koplampen op als de auto op je af komt. Van de zijkant verraden de 19 inch Cupra-wielen - en voor een geoefend oog de verlaging - de aard van het beestje, maar het is natuurlijk een kwestie van tijd tot je ook de minder gemotoriseerde versies met die wielen ziet rijden. Met betrekking tot het achtersteven ligt het weer wat lastiger om Seats krachtpatser te imiteren. De opgelegde letters C U P R A en de 280-badje zijn nog een keer op te plakken, maar aan de bumper met diffuser en vuistdikke uitlaten links en rechts zie je snel dat je hier met het origineel van doen hebt.



Bucket Seats

In de basis is het dashboard natuurlijk gelijk aan dat van de andere Leons, maar ook hier verraden subtiele veranderingen dat het om een speciale uitvoering gaat. Zo is het multifunctionele stuurwiel dit keer afgeplat en afgewerkt met leer en mooie stiksels. De snelheidsmeter heeft een aangepaste schaal om de maximumsnelheid van 250 km/h goed weer te kunnen geven. Verder zien we een enkel Cupra-logootje. Niet te vergeten die op de middenconsole om een 'Seat Drive Profile Cupra' in te stellen.

De meest ingrijpende wijziging binnenin de testauto zijn echter de optionele Cupra Bucket Seats. En dan op zijn Engels uitgesproken en niet als pluralis van de merknaam. De kuipstoelen zijn bekleed met alcantara en leer in de kleuren donkergrijs en wit. Ze omklemmen je heerlijk en zijn gelukkig goed verstelbaar ondanks dat hun voorkomen anders doet vermoeden. De zitting en leuning zijn in de basis hard, maar blijven voldoende comfortabel door een zachtere toplaag. Op de achterbank is de ruimte gelijkwaardig aan die van andere ST's, al kan het voor lange personen essentieel zijn om het zonnescherm van het panoramadak open te hebben. Ook met betrekking tot de

kofferruimte kent de ST Cupra geen verrassingen.



Twee gezichten

De motor van de Cupra 280 zit in een iets minder opgefokte versie ook in de Volkswagen Golf GTI, de sportieve wagen die bij uitstek bekend staat om zijn alledaagse bruikbaarheid. Die karaktereigenschap heeft deze sportieveling ook. Sterker, bij rustig rijgedrag zou je hem zomaar kunnen verwarren met de half zo sterke TSI. De auto laat zich relaxt rijden en het motorgeluid is bijbehorend tam. Geef je de DSG-pook een klein rukje naar je toe, dan schakelt de automaat direct een tandje terug en begint in de sportstand al iets uitdagender te klinken. Dat wordt nog een graadje erger als je de auto via een knop op de middenconsole in de Cupra-stand zet. Maar het mooiste is vervolgens toch de verbluffende snelheid waarmee de praktische estate van zijn plek vliegt als je volgas geeft. Onder goede condities zoekt hij heel even naar tractie om er vervolgens als een speer vandoor te gaan. Met het geluid dat dan in de rondte schalt, worden alle gezichten in de omgeving jouw kant op gedraaid. Voor de bestuurder is het puur genieten. Hetzelfde effect is trouwens ook prima in de D-stand te bereiken, alleen

Seat Leon ST Cupra 2.0 TSI Cupra 280

is de aanloop dan iets minder opzwepend.

Wanneer het wegdek wat minder goed is, of vocht of zelfs regen het wegdek bedekken, kent de Cupra behoorlijk wat moeilijkheden om zijn vermogen via de voorwielen op de weg te krijgen. Dat is enerzijds niet heel verwonderlijk, maar het kan ook tricky worden en in ons land hebben we natuurlijk nog weleens met die omstandigheden te maken. Die grip zit hem trouwens puur op het vermogen vast, want in het bochtenwerk kan de ST meer handelen dan ieder huisvader ooit zal vragen van zijn stationwagon. In de Cupra-stand voegt Seat extra prestaties en plezier toe met een sportievere afstelling van het onderstel, de stuurinrichting en het differentieel. Het mooie is dat deze settings via het Cupra Drive Profile individueel ingesteld kunnen worden, bijvoorbeeld voor het geval je qua onderstel comfort wil, maar wel van wat meer weerstand in het stuur houdt.



Drinkebroer

Qua karakter liggen het comfortabele en het sportieve deel dus mijlenver uit elkaar en

dat maakt dat de sportieve Spanjaard een erg grote dagelijkse bruikbaarheid heeft. Wat de remmen betreft, ligt het ietsje anders. Die zijn namelijk altijd fel en bijterig. Heerlijk als je sportief bezig bent, maar voor de andere situaties moet je wel een beetje feeling krijgen met de juiste aanpak.

Dat een Cupra wel wat lust, mag geen verrassing zijn. We kwamen uit op een gemiddeld verbruik van 9,0 liter op 100 kilometer. Nu is dat wel redelijk aan de hoge kant, zeker als je de fabrieksopgave ernaast legt, maar nu vinden we dat je daar ook deels voor kiest met een auto die een vermogen van 280 pk heeft. Toch valt het ons wel tegen dat het verbruik ook tijdens de tammere kilometers niet zo gek veel lager ligt. Zoals we al eerder schreven, gedraagt de auto zich dan bijna als een heel gemiddelde auto en dan hoopten we dat het verbruik ook iets meer in die hoek te vinden zou zijn, maar zelfs over rustige trajecten kwamen we maar moeizaam in de buurt van de 8 liter per 100 kilometer. Daar konden ook de eco-instellingen maar een fractie aan veranderen. Dat is overigens nog wel een dingetje: standaard staat de start-stopfunctie ook in de Cupra-stand aan. Je kan hem handmatig uitzetten, maar wat ons betreft gebeurt dat vanzelf. De motor die uitgaat bij een stoplichtsprintje geeft toch een wat kolderieke situatie.



Signaal

Volkswagen heeft met de GTI een pareltje in handen: sportiviteit en praktische bruikbaarheid gaan hand in hand tegen in een acceptabele prijs. Als je dan bedenkt dat Seat een flinke schep bij beide factoren doet voor grofweg dezelfde prijs, zou dat moeten betekenen dat deze Seat het succes van de Leon nog verder kan vergroten. 50 pk meer vermogen en 200 liter extra bagageruimte. Volkswagen brengt binnenkort wel een concurrent met de Golf Variant R, maar prijstechnisch heeft de ST Cupra 280 daar geen kind aan. De Ford Focus Wagon ST komt als enige in de buurt, maar mist toch nog net dat toefje vermogen. Wat het uiteindelijk gaat worden met deze auto, zal de toekomst ons leren. Dat blijft koffiedikkijken, maar misschien is het signaal dat Seat deze auto ¼berhaupt op de markt brengt wel het belangrijkste. Na enkele moeilijke jaren staat hier weer een auto die alles waar het merk voor staat in de overtreffende trap aan boord heeft: lef, sportiviteit en vooral emociÃ³n!

Plus

- + Prestaties
- + Motorgeluid
- + Prijs

Min

- Tractie-issues
- Remmen altijd fel
- Verbruik