V OTVORENOM RINGU

SEAT Leon Cupra doteraz nepatril medzi zvlášť vyhľadávané hot-hatche. Aktuálna generácia však chce všetko zmeniť. A zrejme aj zmení.

Poznáte ten pocit, keď ste v niekoho tieni a pritom viete, že ste lepší ako on? Zrejme tak nejako sa doteraz cítil aj Leon Cupra (R). Okolie španielskej Barcelony nám ukázalo „tvrdé“ rany, ktoré chce nový Leon Cupra zasadiť konkurencii.

Vôbec to nie sú prázdne slová alebo smiešna pozlátená bižutéria, aj keď opticky ide o striedmejší kúsok. Sem-tam nejaké zlepšenie, pokus o agresivitu. Sem-tam nejaký nápis, resp. „bojový“ znak. SEAT si zrejme necháva priestor na príplatkové zlepšenia. Navyše, (vraj) Cupra R tento raz nebude, tak ponúka dva varianty líšiace sa nielen opticky, ale aj výkonom motora.

Základom bude 265, čiže prepĺňaný dvojliter s výkonom 195 kW a s maximom krútiaceho momentu 350 Nm. Top modelom, ktorý by práve mal nahradiť Cupru R, je 280, čiže totožný motor s výkonom 206 kW a rovnakým maximom krútiaceho momentu. Oba motory sa dajú okrem šesťstupňovej manuálnej prevodovky kúpiť aj so sedemstupňovou dvojspojkovou DSG. Oba agregáty sa budú dodávať ako „trojdverák“ SC aj klasický päťdverový hatchback. Šepká sa, že by mohlo prísť aj ostré kombi ST.

Technická výbava je navrhnutá aj na každodenné používanie, nielen na jašenie sa na okreskách či okruhu. V prvom rade je tu systém DCC alias Dynamic Chassis Control meniaci v troch režimoch charakteristiku reakcií motora a aktívneho diferenciálu, tuhosti posilňovača riadenia a podvozka. Pod drobnohľadom to znamená, že režim Comfort je komfortný aj pre najväčších lenivcov obľubujúcich rýchlejšiu jazdu. Cesta do práce alebo s rodinou na výlet preto môže ubiehať v štýlovom duchu. Za ním nasleduje režim Sport a nový Cupra. V ňom sa výraznejšie obmedzuje aj zásah stabilizačného systému. Po jeho aktivácii sa Leon akoby napol a výrazne pritvrdil. Zrazu sa z rodinného auta stane nekompromisné športové náradie.

Ešte vás však budeme trošku napínať a pocity z jazdy necháme až na koniec. Späť k výbave: vpredu nechýbajú LED svetlomety, nárazník môže obohatiť radar sledujúci situáciu pred vozidlom. Pomáha aktívnemu tempomatu a v krízových situáciách spustí brzdenie, aby sa predišlo nehode alebo zmiernili jej následky.

Jazda, to je doslova akčný film viac a viac vťahujúci do deja. Je ako návyková látka, ktorej sa nedá odolať a človek jej nemá nikdy dosť. Cupra však to, čo dokáže, výborne maskuje. Po prvých diaľničných kilometroch sme mali pocit, že ide len o rýchlejšie auto s poriadne prifúknutými koňmi. Povedali sme si, že ide o ďalší pokus vyrobiť ozajstné zábavné auto. Až jazda na okruhu a serpentínami ku kláštoru Montserrat nám dala facku na prebratie, a nie jednu. Motor je úžasný. Neskutočne ťahá, aj vcelku príjemne kričí. Nie sú to však nezmyselne splašené kone. Na počudovanie sa výborne dávkujú. Prílev newtonmetrov je príjemný a dá sa tiež bez problémov dávkovať. Žiadne trhanie hlavy pri neuváženom dupnutí na plynový pedál.

Cupra však nie je len o motore. To najdôležitejšie sa volá aktívny (lamelový) diferenciál, akási forma „samosvoru“. Vďaka nemu výbušnosť motora nevytrháva volant z ruky, a najmä auto neuveriteľne zatáča. Pri prejazde zákrutou posiela viac energie motora na vonkajšie koleso.

Súhra všetkých technických elementov vyústila do auta, ktoré vás nechce zabiť v prvej zákrute. Nechce vám roztrhať črevá a spôsobiť mdloby nečakanými situáciami. Avšak ak máte slabší žalúdok, mdloby budete mať. Ale z preťaženia a ovládateľnosti. Konečne môžete mať pocit, že ste ozajstný šoférsky „mačo“. Cupra je aj pri jazde na hrane civilne pokojná a rozvážna. Cítiť z nej ľahkosť. Nevyvádza žiadne zákernosti. Spôsobuje len úsmev na perách a pocit chcieť čoraz viac a viac.

Veľmi sme však zvedaví, ako sa popasuje s našimi cestami. Tohtoročný jún isto bude veľmi zábavný vstup do letného obdobia.

Text: Peter Mihálik

Nenásilná elegancia nahradila športový fíling. Na výber budú dva typy sedadiel.

Sériové brzdy sú famózne. Priplatiť sa bude však dať za brzdy Brembo.

Jeden motor, dva výkony. V oboch prípadoch dostatok zážitkov s rozumnou spotrebou.

Režim Cupra obmedzuje aj činnosť stabilizačného systému. Zábavné...

300 km/h síce Cupra nevytlačí, no tachometrových 270 veru áno.

Bojových znakov je po interiéri niekoľko. Aj tu sa dá vybrať dizajn volantu.

RODINKA VÝBUŠNÝCH

SEAT Leon Cupra R 1M (1999 - 2005)
Prvá generácia výbušného španielskeho temperamentu je populárna ešte doteraz. Predné kolesá roztáčala preplňovaná dvadsaťventilová jednaosmička najskôr s výkonom 154 kW, neskôr 165 kW. spriahnutá so šesťstupňovým manuálom. Časom sa z nej stáva sen mnohých tunerských šialencov.

SEAT Leon Cupra R 1P (2005 - 2012)
Druhá generácia pôsobí „trošku“ neobjavene, a to sa dala pritom objednať v ozaj uletených farbách. Preplňovaný dvojliter ponúkal famóznych 195 kW spriahnutých stále len so šesťstupňovým manuálom. Na Slovensku však vznikla špeciálna edícia desiatich kusov R300 s výkonom 221 kW.

Peter Mihálik o návykových látkach

„Cupru 280 by mali zákonom zakázať. Jej návykovosť hraničí so závislosťou. Motor a diferenciál robia ozajstné divy. “

DVA OSTRÉ, NO ÚSPORNÉ

Verzia		Cupra 265	Cupra 280
Usporiadanie/počet valcov		R/4	R/4
Palivo		benzín	benzín
Prevodovka/počet stupňov		M/6 (A/7)	M/6 (A/7)
Zdvihový objem	cm^3	1 984	1 984
Najvyšší výkon	kW (k) pri ot./min.	195 (265)/5 350 - 6 600	206 (280)/5 700 - 6 200
Najvyšší krút. moment	Nm pri ot./min.	350/1 750 - 5 300	350/1 750 - 5 600
Dĺžka × šírka × výška/rázvor	mm	4 271 × 1 816 × 1 434 (4 236 × 1 810 × 1 423)*/2 631 (2 596)*	
Batožinový priestor	dm^3	380	
Najvyššia rýchlosť	km/h	250 (250)	250 (250)
Zrýchlenie 0 – 100 km/h	s	6,0 (5,9)/5,9 (5,8)*	5,9 (5,8)/5,8 (5,7)*
Kombinovaná spotreba	l/100 km	6,6 (6,4)	6,6 (6,4)
Emisie CO_2	g/km	154 (149)	154 (149)
Cena	€	24 890	28 660

** platí pre trojdverový SC. Cena trojdverovej verzie ešte nebola stanovená.*