

Ako byť nenápadný a pritom upútať pozornosť.

Relatívne nenápadné kombi – taký je Leon ST Cupra. Hoci nastavce prahov vyzerajú celkom decentne, čierne brzdové strmene s nápisom Cupra a 19" kolesá s výrazným dizajnom a nízko profilovými pneumatikami 235 / 35 vás určite prinútiť zvýšiť pozornosť. Navyše, Leon ST Cupra dokáže na seba upútať nielen oranžovými diskami a dominantným orámovaním masky chladiča v rovnakej farbe, ale tiež vonkajšími zrkadlami v takom istom sfarbení. A toto nenápadne nápadné auto vás určite ohromí, len čo sa usadíte v anatomicky tvarovanom sedadle a naštartujete (kľúčikom, nie tlačidlom) dvojlitrový benzínový motor s výkonom 290 koní. Dve výfukové koncovky s viditeľným difúzorom na zadnom nárazníku signalizujú vodičom za vami, že Leon ST Cupra neradne



podceňovať. Nie je to totiž len tak ledajaké päťdverové kombi, ale dobre zamaskovaný dravec a v rukách skúseného šoféra veľmi silný konkurent samozvaným „pretekárom“ v bežnej premávke.

Orientačným poznávacím znamením pre nich je spomínané farebné orámovanie mriežky chladiča, viditeľné v ich spätnom zrkadle, ako aj nápis na piatich dverách – namiesto zvyčajného Leon je tam Cupra. Samozrejme, tiež v nápaditej oranžovej farbe, ktorá zdobila testovaný automobil.

Kým jazdíte pokojne a kocháte sa krajinou, predbiehajú vás vodiči s presvedčením, že nenápadné kombi ich len zbytočne zdržiava. No ak sa nasýtite romantikou a rozhodnete sa ukázať im, čo je Leon ST Cupra zač, jednoducho na stredovej konzole aktivujete režim Cupra (tlačidlom s typickou šachovnicou) a razom sa zmení nielen zvuková kulisa, ale aj dynamika zrýchlenia. Úprimne: prekvapenie v očiach „kolegu“, ktorý bol dosiaľ na vás nalepený s metrovým odstupom, je výbornou satisfakciou.



V blízkosti športovo tvarovaného (dole skoseného) volantu, ktorého tvar je naozaj dobre premyslený, sú všetky dôležité ovládače, takže práca s nimi je maximálne komfortná. Na jeho ramenách sú tlačidlá na ovládanie informačného systému (vpravo), rádia a telefónu. Tempomat sa ovláda intuitívne na páčke smeroviek. Dve pádla popri venci volantu slúžia na manuálne preraďovanie šiestich rýchlostných stupňov automatickej prevodovky DSG.



Nevšednú identitu športovo zameraného kombi (dodávaného výlučne s predným pohonom) prezrádza palubný počítač so stopkami na meranie času. To pre prípad, keby ste si chceli s týmto výnimočným kombíkom odskočiť na pretekársky okruh. Okrem spomínaného režimu Cupra sú k dispozícii aj ďalšie tri: Comfort, Sport a Individual. Rodinné kombi s prevodovkou DSG zvládne zrýchlenie z 0 na 100 km/h za necelých sedem sekúnd a v zákrutách si počína naozaj suverénne. No kým si zvyknete na reakcie podvozka, odporúčame najazdiť niekoľko tréningových kilometrov, aby ste sa zbytočne nedostali do šlamastiky, ak vaše sebavedomie prekročí hranice skutočných šoférskejších schopností. Pokiaľ si zvolíte režim Comfort, Cupra je príjemne tichá a vďaka adaptívnemu odpruženiu veľmi dobre

tlmí nerovnosti na vozovke. Jazda s rodinou je skutočným pôžitkom. V konečnom dôsledku Leon ST Cupra nepožaduje ani nadmerné množstvo paliva – v priemere okolo 8 litrov na 100 km, čo je pri jeho obrovskom potenciáli skvelé.

Napriek tomu, pri razantnom zrýchlení aj v tomto režime cítite na prednej polosi charakteristické „trhanie asfaltu“. S týmto dravcom na štyroch kolesách nevydržíte dlho jazdiť pokojným štýlom. A pokiaľ vám nebudú vyhovovať razantné módy Sport alebo Cupra, odporúčame vytvoriť si vlastný režim Individual. Napríklad kombináciou komfortnejšieho podvozku a ostrého nastavenia motora. Z tejto Cupry sa tak ihneď stane nekompromisne rýchla, no stále dobre čitateľná šelma. V každej chvíli však odporúčame, aby ste pozorne vnímali reakcie auta a nezabúdali ani na fyzikálne zákony. Počas testovania sme konštatovali, že meranie spotreby má dva protipóly. Môžete jazdiť v režime Comfort, s ľahkou nohou na pravom pedáli; pri rýchlosti 100 km/h sa bude priebežná spotreba na rovine pohybovať okolo 5,7 – 6,2 litra. Na diaľnici (130 km/h)



sme dokázali jazdiť za 7,2 litra, čo sa takmer blíži k údaju výrobcu o priemernej spotrebe. Lenže akákoľvek naša snaha nedokázala dostať priemernú spotrebu v kombinovanom režime v reálnej premávke pod 8,9 litra na 100 km. Keď sme popustili uzdu vášňam za volantom a maximálne sme využívali režim Sport alebo Cupra, veruže v takom prípade už neodporúčame sledovať priebeh spotreby. Údaj na displeji sa totiž nebezpečne priblíži k priemeru 10 litrov. Ale úprimne: kto by netúžil prinútiť také skvelé auto, aby vyložilo svoje karty na stôl...

Z viacerých technológií, ktoré bdejú nad bezpečnou jazdou, menujme aktívny uzáver predného diferenciálu (VAQ), progresívne riadenie s variabilným prevodovým pomerom, adaptívny podvozok (DCC), športový podvozok CUPRA, znížený o 25 mm, či vypínateľný systém Start/Stop a rekuperáciu energie pri brzdení.



Nahliadnime aj do interiéru na prvý pohľad síce nenápadného, ale jednoznačne športového kombi. Anatomické sedadlá vyzerajú úžasne, výborne sa v nich sedí a aj vzadu sú krajní pasažieri dostatočne „objímaní“ bočnými bedrovými opierkami. Takže v zákrute ani pri rýchlom prejazde „nelietajú“ a majú pocit bezpečia. Výškovo nastaviteľné je nielen sedadlo vodiča, ale aj spolujazdca, teda najmä šofér si môže nastaviť presne takú pozíciu, ako potrebuje. Priestoru je všade dostatok a z hľadiska šoféra si pochvalu zaslúži aj výhľad spoza volantu, či dobrá ergonómia. Do auta sa pohodlne nastupuje, keďže dvere sa otvárajú takmer do pravého uhla. Pri základnom usporiadaní sedadiel je v batožinovom priestore k dispozícii 587 litrov, po sklopení zadných operadiel sa objem zväčší na dvojnásobok. Operadlá zadných sedadiel sú asymetricky delené a

jednoducho sklápaceľné. Vo verzii kombi má Leon Cupra dvojitú podlahu a nízko uloženú chrómovú nakladaciu hranu batožinového priestoru, ktorá je v rovine s podlahou kufra. Takže nakladanie väčších predmetov je pohodlné. Parkovacia kamera prenáša farebný obraz na monitor v strede panelu, parkovacie senzory sú vpredu i vzadu. Samozrejmosťou je automatická dvojfázová klimatizácia.

Keď sme premýšľali, čo by sme tomuto skvelému autu mohli vyčítať, tak sme vlastne nenašli nič zásadné. Azda len riziko poškodenia disku o obrubník, lebo pneumatiky s extrémne nízkym profilom ho neochránia. A ešte jeden vážnejší nedostatok: malé, pri takomto výkonnom aute priam miniatúrne (!) vonkajšie zrkadlá. Je v nich horšia orientácia a keďže chýba signalizácia prítomnosti iného vozidla vo vedľajšom pruhu, stalo sa nám, že sme nezaregistrovali auto v tzv. mŕtvom uhle. A len vďaka duchapritomnosti vodičky v druhom aute nedošlo ku kolízii. Vďaka, pohotová vodička i anjeli strážni...

A na záver ešte jedna naozaj milá pripomienka, ktorá sa objaví na displeji po vypnutí motora: nezabudnite si mobilný telefón.

Ivan Václavík

Technické údaje výrobcu auta

SEAT Leon ST Cupra 2,0 TSI

Objem motora (cm ³)	1 984
Výkon (kW/k)	213/290
Krútiaci moment (Nm)	350
Max. rýchlosť (km/h)	250
Zrýchlenie 0 – 100 km (s)	5,9
Kombinovaná spotreba (l/100 km)	6,6
(Skutočná spotreba pri teste)	8,9

Cena testovanej verzie 31 720 €

Najlacnejšia verzia 29 620 €

+ Výrazné plusy

Špičkové jazdné vlastnosti v zákrutách
Športovo ladené jazdné režimy
Dostatok priestoru vpredu i vzadu

- Najväčšie mínusy

Riziko poškodenia disku o obrubník
Miniatúrne vonkajšie zrkadlá