



Seat Ibiza Cupra

Straatvechter

Autotest | Iedere Seat is in een aantal smaken leverbaar. Zo is er een extra zuinige "Ecomotive" en een sportief getinte "FR". De "Cupra" is meer dan alleen sportief getint en maakt ieder model tot een ware sportwagen. Nu is het zo ver: ook de nieuwe Ibiza is leverbaar als Cupra. Weet de nieuwe Cupra te overtuigen als absoluut topmodel?

Blik op oneindig en gaspedaal op de vloer. Zo simpel was het voorheen. De Ibiza Cupra was een compromisloze sport-versie, dus hoe sneller hoe beter. Ook voor het uiterlijk gold: hoe opvallender hoe beter.

Uiterlijk vertoon

De nieuwe Cupra is anders. In vergelijking met de vorige generaties is het karakter meer ingetogen. Het uiterlijk is aangepast met een unieke grille, extra luchtinlaten, LED/xenon koplampen en buitenspiegels met zwarte kappen.

Aan de achterzijde onderscheidt de Cupra zich met een grote, centraal geplaatste uitlaat en een aangepaste bumper. De "Ibiza"-logo's zijn vervangen door "Cupra"-logo's en 17 inch lichtmetalen velgen zijn standaard. Dankzij al deze aanpassingen is de testauto overduidelijk het topmodel van de Ibiza range, maar vergeleken met sportievelingen van andere merken is deze wildste Seat nog steeds uiterst bescheiden.



In het interieur zijn de wijzigingen nog geringer. Hier zijn sportstoelen te vinden met een fraaie zwart/witte bekleding. Deze bieden weliswaar meer zijdelingse steun dan gebruikelijk, maar kuipstoelen zijn het zeker niet. Evenals bij de gewone Ibiza is de ruimte voorin gemiddeld. De beenruimte achterin is matig.

Het instrumentencluster is aangepast, zo loopt de snelheidsmeter nu door tot een optimistische 260 km/u. Het stuurwiel heeft een afgeplatte onderkant, maar is voor een sportieve auto net een slag te groot.

Tenslotte moeten enkele welgemikte "Cupra"-logo's de toon zetten. En helaas volstaat dat niet; er ontbreekt een dosis lef en/of originaliteit. De inzittenden hebben simpelweg niet het gevoel in een bijzondere auto te rijden.



Dat de Cupra de topversie van de Ibiza is, is wel meteen duidelijk. Vrijwel alle voorzieningen die op de alledaagse Ibiza's optioneel zijn, zijn standaard op de Cupra. Alleen voor een navigatiesysteem moet worden bijbetaald. Het betreft hier geen volledig geïntegreerd systeem, maar een los toestel dat in een op maat gemaakte uitsparing bovenop het dashboard wordt geplaatst, net als bij Seat's instapmodel: de Mii.

Het voordeel boven zomaar een los navigatiesysteem is, dat het exemplaar van Seat instructies uitspreekt over de luidsprekers van de auto. Bovendien kan het beeldscherm ook dienst doen als (zeer) uitgebreide boordcomputer en als mp3-speler. Toch houdt zo'n los toestel het imago van "budgetoplossing" en dat hoort niet bij een auto als deze.



Weggedrag

De nieuwe Ibiza Cupra ziet er niet alleen tammer uit dan de voorgangers, het karakter is ook een stuk milder geworden. Dat is vooral te merken aan het weggedrag. Het onderstel is verlaagd om overhellen te verminderen en het zwaartepunt te verlagen. De veren en dempers zijn stugger afgesteld, maar niet zo stug dat de auto onbruikbaar wordt in het dagelijkse verkeer.

De besturing is licht en de speling rond de middenstand is te groot voor een auto als deze. Bij dit type auto zou de kleinste beweging van het stuurwiel onmiddellijk effect moeten hebben. Bovendien zou de bestuurder via het stuurwiel moeten kunnen voelen wat er gaande is onder de voorwielen. Ook dat is niet het geval. De banden piepen zelfs niet in (te) snelle bochten, waardoor iedere vorm van feedback afwezig is.



Het geheime wapen van de Ibiza Cupra is een elektronisch sperdifferentieel, genaamd "XDS". Dit zorgt ervoor dat de kracht van de motor variabel over het linker- en rechtervoorwiel wordt verdeeld. Zo heeft het binnenste wiel in een bocht lang niet zo veel vermogen nodig als het buitenste wiel. Door de kracht optimaal te verdelen wordt onderstuur (het wegglijden over de voorwielen) effectief voorkomen en liggen de grenzen merkbaar verder.



Let er wel op dat XDS alleen effectief is wanneer er gas wordt gegeven. Als het gaspedaal halverwege de bocht wordt losgelaten, kan de auto listig reageren. Ervaren bestuurders kunnen dit gebruiken om de auto doelbewust dwars te zetten in de bocht; beginnende bestuurders kunnen er behoorlijk van schrikken.

Voor wie het uiterste uit de Cupra wil halen, levert Seat extra grote remschijven en -blokken van "AP Racing".

Zeker in de bergen kan dat van pas komen, want tijdens de testrit werden de standaard remmen merkbaar moe (minder bijtkracht, sponzig gevoel in pedaal).

Motor

Het hart van de Ibiza Cupra wordt gevormd door een 1.4 liter benzinemotor die goed is voor 180 pk / 250 Nm. Dankzij de assistentie van zowel een "supercharger" als een turbo, is deze krachtbron overall goed in. De "supercharger" assisteert bij lage toeren, zodat de Cupra vanaf het eerste moment snel en gewillig is. De turbo zorgt voor extra stuwkracht bij een hoog toerental. Bovendien klinkt bij hoge toerentallen het spannende uitlaatgeluid dat hoort bij een auto als deze.



Tegelijkertijd is het verbruik laag. Seat belooft een gemiddelde van 5.9 liter per 100 km. Met een kalme rijstijl is dit verbruik daadwerkelijk te benaderen. En

daarmee onderscheidt Seat zich (samen met stalgenoten Audi en Volkswagen die dezelfde techniek gebruiken) positief. Van alle kleine, sterke motoren biedt de 1.4 TSI de beste combinatie van kracht en efficiency, niet alleen in theorie maar ook in de praktijk.

DSG

De Ibiza Cupra heeft nog één laatste wapen om maximale prestaties te combineren met een laag verbruik: een "DSG"-versnellingsbak. Deze bestaat technisch gezien uit twee versnellingsbakken: één voor de even versnellingen en één voor de oneven. Wanneer de ene versnellingsbak daadwerkelijk de aandrijfkracht van de motor op de wielen overbrengt, zet de andere de volgende versnelling alvast klaar. Het effect hiervan is dat de Ibiza Cupra DSG sneller schakelt dan zelfs de beste coureur dat kan.

De DSG-versnellingsbak is ook leverbaar in de gewone Ibiza. Voor de Cupra is de software echter aangepast, zodat de auto alerter reageert op het gaspedaal. Toch is dat niet meteen duidelijk: het gaspedaal heeft veel speling en daarom komt de Cupra aanvankelijk aarzelend van de plek. Vooral bij filerijden kan dit enige gewenning vragen.



Wanneer minder voorzichtig met het gaspedaal wordt omgesprongen, beloont de Ibiza Cupra dat met uitstekende prestaties. Zo kost de sprint vanuit stilstand naar 100 km/u slechts 6.9 seconden en dat is sneller dan de meeste concurrenten. Toch wordt dit kunstje met zo veel gemak vertoond dat de

broodnodige agressie en show ontbreekt.

Het is uiteindelijk ver boven de 100 km/u waar de Cupra overtuigt. Op de snelweg kunnen indrukwekkende tussensprints worden neergezet en legt deze bijzondere Ibiza met groot gemak enorme afstanden af. Het is daarom op de snelweg waar deze kleine Seat groots is.

Conclusie

Seat introduceert de nieuwe Ibiza Cupra. En dat is groter nieuws dan ooit tevoren! Het karakter is namelijk gewijzigd. De Cupra is en blijft ontegenzeggelijk de meest sportieve Ibiza. Het is echter geen compromisloze sportwagen. Het zijn geen mechanische aanpassingen die de Cupra sneller maken dan een gewone Ibiza, maar vooral elektronische ingrepen. Voor getalenteerde coureurs is dat slecht nieuws. Zij hebben minder gevoel met het mechaniek en kunnen minder makkelijk het uiterste uit de auto halen. Voor de gemiddelde bestuurder is het goed nieuws: zij kunnen met meer gemak en binnen grotere veiligheidsmarges genieten van deze snelste Seat Ibiza. Op de koop toe is de Ibiza Cupra ook nog eens voordeliger in aanschaf en gebruik. ■



Specificaties

Seat Ibiza Cupra 1.4 TSI Cupra DSG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	406 x 169 x 142 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1.184 kg
Aanhanger	620 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	292 l
Bandenmaat	215/40R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	180 pk @ 6200 tpm
Koppel	250 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,9 sec.
Topsnelheid	228 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 25.895,-
Prijs instapmodel	€ 15.395,-