



Seat Ibiza Cupra

Het feest kan beginnen

Autotest | Seat presenteert zich graag als jong en sportief merk. De Seat Leon en Exeo zijn zakenauto's met een sportieve ondertoon. De Altea en Altea XL bieden volop ruimte aan moderne gezinnen. Maar de Ibiza is het echte feestnummer van Seat dankzij extravagante vormgeving, een compacte bouw en dynamische rijeigenschappen. Diezelfde Ibiza is er nu ook als "Cupra" en dat betekent 180 paardenkrachten, een sprint van 0 naar 100 km in zeven seconden en een topsnelheid van meer dan 200 km/u. Kortom: het feest kan nu écht beginnen.

Al dat vermogen klinkt als een uitnodiging om het gaspedaal zo snel mogelijk, zo diep mogelijk in te trappen. Maar wacht daar nog heel even mee en loop eerst eens een rondje om de Ibiza Cupra heen. Dit is niet alleen de spannendste Ibiza om mee te rijden, maar zeker ook om naar te kijken.

Vormgeving

Voor de testauto begint dat uiteraard met de oranje kleur "Lumina Orange", waarmee iedere auto er veelbelovend uitziet. Het front is aangekleed met zwarte accenten en aangepaste breedstralers die de auto een scherpere blik geven. Rondom de grille zijn extra luchtinlaten te vinden, wat de auto gevoelsmatig een "grotere bek" geeft. Voor het broodnodige contrast zorgen de buitenspiegels met zwarte behuizingen.



De Ibiza Cupra staat op 215 mm brede banden en 17 inch velgen. Zo ongeveer iedere vrije centimeter is gevuld met Cupra-logo's, om de trotse eigenaar er nog eens aan te herinneren dat dit het topmodel van de Ibiza-lijn is. Het geeft allemaal het gevoel dat de Cupra geen "verplicht nummer" is, maar dat de vormgevers

de auto met plezier hebben ontworpen.

Interieur

Ook binnenin onderscheidt de Ibiza Cupra zich van de alledaagse modellen. Dat begint met opnieuw een stortvloed aan Cupra-logo's en zwarte accenten.

De sportstoelen zien er fraai uit, maar kennen helaas een paar problemen. Ze zijn te klein voor lange mensen, die daarom met de schouderbladen boven de rugleuning uitsteken. Dat zit niet prettig. Tegelijkertijd lijken de stoelen juist te groot voor de auto: wanneer de voorstoel wordt opgeklapt om plaats te kunnen nemen op de achterbank, raakt de hoofdsteun het dak. De ruimte op de achterbank is, zoals bij de meeste auto's in dit segment, zeer gering. De middenarmsteun zit in de weg bij het vastmaken van de gordels. Wanneer de steun wordt opgeklapt, hindert deze juist bij het schakelen.



Seat profileert zich graag als merk dat veel waar voor z'n geld biedt, maar ook hier laat de Cupra een steekje vallen. Dit topmodel is niet voorzien van een navigatiesysteem, olietemperatuurmeter, turbodrukmeter of andere "smaakmakers". Het audiosysteem is eenvoudig en heeft een magere klank.

Prestaties

Alle aandacht ging overduidelijk uit naar de rijeigenschappen en die laten dan ook weinig te wensen over. Onder de motorkap is een 1.4 liter

viencilinder motor te vinden die dankzij de hulp van een turbo én een compressor 180 pk / 250 Nm ontwikkelt. Hier levert de Cupra juist heel veel vermogen voor z'n geld, want een vergelijkbare "MINI Cooper S" of "Opel Corsa OPC" kost duizenden euro's meer!

Omdat de Ibiza Cupra het vermogen uit een relatief kleine motor haalt, is het karakter heel anders. Meer dan de concurrenten, is de Ibiza Cupra bij normaal gebruik een volstrekt onopvallende auto die probleemloos met de verkeersstroom mee kan sukkelen.

Wanneer het gas dieper wordt ingedrukt, is de Ibiza Cupra serieus snel en vooral heel venijnig. De tegenstrevers zijn dankzij hun grotere motoren machtiger en imponerender, terwijl de Ibiza agressiever en brutaler is. Het is als het verschil tussen een mes en een bijl: beide zijn even effectief, maar bereiken hun doel op een andere manier. Ondanks de kleinere krachtbron, laat ook de Ibiza Cupra op volle snelheid een spannend motorgeluid horen.



De sprint van 0 naar 100 km/u in 7.2 seconden wordt met gemak geklaard. Ook boven de 100 km/u is het nog lang niet met de sprintkracht gedaan. Zelfs een flinke invoegstook naar de snelweg is al voldoende om de 200 km/u aan te tikken!

Vergeet bij een proefrit niet om ook het remvermogen

te testen. De testauto is voorzien van de optionele "Racing brakes". Deze hebben vier i.p.v. twee zuigers en een ander materiaal op de remblokken om "fading" te voorkomen. Met deze race-remmen is het remvermogen van de Cupra indrukwekkender dan het motorvermogen! De Cupra heeft zelfs vanaf hoge snelheden een verbluffend korte remweg, stopt kaarsrecht en is perfect doseerbaar.



DSG

De uitstekende prestaties zijn ook te danken aan Seats "geheime wapen": "DSG". Een DSG-versnellingsbak bestaat in feite uit twee versnellingsbakken: één voor de even en één voor de oneven versnellingen. Wanneer de ene versnellingsbak daadwerkelijk de kracht van de motor op de wielen overbrengt, zet de andere de volgende versnelling alvast klaar. Schakelen gaat daarom veel sneller dan een conventionele versnellingsbak ooit zou kunnen.

De DSG-versnellingsbak is, heel sportief, met hendels achter het stuurwiel te bedienen. Daarnaast kan DSG zich gedragen als een volautomaat. Dan valt op dat de Cupra wat houderig schakelt, iets wat bij andere auto's met DSG nooit speelt. Ook met automatische versnellingsbak staat deze Cupra altijd op scherp, want een klein tikje op het gaspedaal is voldoende om er direct vandoor te schieten.



In de zevende (!) versnelling is de Cupra juist heel zuinig op lange afstanden. Wanneer doelbewust economisch wordt gereden, komt het verbruik uit op een kleine 7 liter per 100 km. Over de gehele testperiode verbruikte de "1.4 TSI" iets meer dan 10 liter per 100 km, want rustig rijden met dit pretnummer vraagt domweg te veel zelfbeheersing.

XDS

De voorwielen hebben geen enkele moeite met het overvloedige motorvermogen. Ook in de bocht kan straffeloos worden geaccelereerd en dat is mede te danken aan "XDS". Dit zogenaamde "elektronische sperdifferentieel" kan de aandrijfkracht variabel over het linker- en rechtersporwiel verdelen en dat voorkomt wringen en slippen in de bocht. "Trekken" in het stuurwiel door een te groot koppel is dan ook vrijwel uitgesloten.



Bij gladheid heeft XDS nauwelijks meerwaarde. Op de standaard gemonteerde zomerbanden spartelt de Cupra, ondanks alle elektronische hulpmiddelen, hopeloos op sneeuw en ijs. Winterbanden zijn geen optie, maar een must bij deze auto.

Wegligging

Onder normale omstandigheden zorgen het elektronische sperdifferentieel, het elektronisch stabiliteitssysteem en de tractiecontrole er juist voor dat iedere bestuurder het maximale uit de Cupra kan halen. Het onderstel is stevig, maar net niet oncomfortabel hard; de besturing is direct, maar net niet nerveus. Het zorgt er allemaal voor dat de coureur (m/v) de auto perfect onder controle heeft. De elektronische veiligheidsnetten laten zelfs iets slip toe, wat de feestvreugde nog verder vergroot. Het feest is definitief begonnen!



Conclusie

Van alle Seats is de Ibiza het jongste en meest dynamische model. En juist de Ibiza is nu leverbaar als supersnelle "Cupra". De 1.4 liter motor levert dankzij een turbo en compressor volop vermogen. De zeventraps DSG-versnellingsbak schakelt extreem snel en maakt de Ibiza Cupra nóg sneller. Het aangepaste onderstel, en met name het elektronisch sperdifferentieel, zorgen ervoor dat iedereen hard kan rijden met de Cupra.

Ten opzichte van andere snelle hatchbacks is de Ibiza Cupra venijniger en lichtvoetiger, terwijl de concurrentie juist machtiger en imponerender is. Bij alledaags gebruik is de Ibiza minder opdringerig en daarom makkelijker te rijden. Doordeweeks is dit een keurige gezinsauto, maar in het weekend is deze Ibiza een onvervalst feestbeest. ■



Specificaties

Seat Ibiza Cupra 1.4 TSI Cupra

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	403 x 169 x 143 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1.159 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	284 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	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 25.895,-
Prijs instapmodel	€ 12.950,-