



Max Veldhuis
12 november 2018

Heter dan heet

Wanneer je in de markt bent voor een zogeheten 'hot-hatchback', zijn er legio opties te bedenken. De Peugeot 308 GTI, de Renault Megane RS, de Golf GTI: allemaal zijn het leuke auto's met een hoge funfactor. Zijn deze wagens je echter allemaal niet extreem en zeldzaam genoeg? Dan biedt de tot 799 exemplaren gelimiteerde Seat Leon Cupra R wellicht uitkomst.Â

Deze test is wat anders opgezet dan gebruikelijk. Waar we normaal een auto ophalen en inleveren bij de desbetreffende importeur, werd dit een enkele reis. Wij mochten deze Cupra R namelijk naar zijn thuishaven brengen: Barcelona. Is de meest heftige variant van de Leon ook geschikt als reisauto? Tijd om de proef op de som te nemen.



Wolfskleren

De Seat Leon Cupra R is niet alleen zeldzaam, hij ziet er ook zo uit. Matgrijs met koperkleurige accenten is immers geen alledaagse samenstelling. Toch is het niet alleen de samenstelling die de show steelt. Om te beginnen heeft de Cupra R spatborden die een tandje dikker zijn aangezet dan die van de reguliere Cupra. Aan de voorzijde vinden we grotere luchtinlaten en een koolstofvezel splitter, terwijl de achterzijde is voorzien van een dakspoiler en een diffuser van hetzelfde materiaal. Maak niet de fout om te denken dat het koolstofvezel nep is, want dat is het namelijk niet. Onder de diffuser prijken twee vuistdikke uitlaatpijpen. Om het geheel af te maken, zitten er 19-inch, koperkleurige wielen onder de Leon. Kijken we door deze wielen heen, dan zien we een fikse set remmen van Brembo. Het is duidelijk dat de Seat Leon Cupra R een flinke dosis sportiviteit uitstraalt. In de tijd dat wij ermee onderweg waren, konden we rekenen op veel positieve en verwonderde reacties. Het is in ieder geval duidelijk dat de Cupra R veel waardering oogst onder mede-autoliefhebbers.



Oase van sportiviteit

Het interieur van de Cupra R is iets minder heftig dan het exterieur. Alles is relatief natuurlijk, want wanneer je instapt, merk je direct dat je met iets bijzonders onderweg bent. De koperkleurige accenten van het exterieur zijn doorgezet in het interieur, onder andere op het dashboard en in het stiksel van de stoelen en het stuur. Verder zit er alcantara op het stuur, de pookknop en de stoelen en zijn de deuren bekleed met een stofje dat het patroon van koolstofvezel heeft. Al met al ademt het hele interieur dus een algehele sfeer van sportiviteit. Ook leuk: op de middenconsole zie je het nummer van jouw Cupra R; wij reden met nummer 4 van de 799.

Verder is het binnenste van de Cupra R zoals je het van een Leon verwacht: goed afgewerkt en opgeruimd. Alle knoppen zitten waar je ze verwacht en de elektronica aan boord werkt snel en nagenoeg feilloos. Omdat de Cupra R is gebaseerd op de facelift van de Leon, zit er een mooi 8-inch touchscreen in het dashboard. De bekende VAG-interface werkt zoals gezegd prima, wel verloopt het switchen tussen Apple CarPlay en het menu van de auto zelf af en toe enigszins moeizaam. Ook hadden wij

graag een paar sneltoetsen naast het scherm gezien voor bijvoorbeeld de navigatie, audio en telefoon. Het geheel oogt nu wel strak en opgeruimd, maar ten opzichte van de pre-facelift wordt er iets aan functionaliteit ingeboet. Na een tijdje raak je er echter vanzelf aan gewend. Mocht je het motorgeluid zat zijn, dan is er een audiosysteem van Beats aan boord om te zorgen voor auditief vermaak. In tegenstelling tot onze eerdere ervaring met Beats in de Polo, is het systeem in de Leon gebalanceerd genoeg voor iedere muzieksmaak.



Beleving versus cijfers

Met de uitstraling van de Cupra R is het dus allemaal goed voor elkaar. Waar het echter voornamelijk om draait bij dit type auto is Ã©Ã©n ding: de funfactor. Zoals reeds gezegd in de inleiding, mochten we een flinke reis maken met de Cupra R om te kijken of hij deze factor heeft. Laten we eerst de objectieve maatstaven eens opsommen. Onder de kap treffen we de welbekende 2.0 TSI aan, ditmaal met 310 pk en 380 Nm koppel. Het vermogen wordt via de voorwielen (elektronisch sperdifferentieel) en een handgeschakelde zesbak op de weg overgebracht. In Nederland was deze uitvoering

echter niet leverbaar; ons land kreeg alleen de zeventraps DSG. Deze moet het overigens doen met 'maar' 300 pk.

Wij waren desondanks onderweg met de handgeschakelde zesbak op Spaans kenteken. Tussen de twee varianten zit wat betreft de prestaties nauwelijks een verschil. Met de DSG zit je op papier een tiende sneller op de 100 km/h. In de praktijk zal het verschil met name merkbaar zijn in de constant bloedsnelle schakelacties van de DSG tegenover de menselijke factor van de handbak. Die laatste biedt dan wel weer een hoop extra beleving. Door de korte schakelwegen voelt de bak lekker sportief aan en kun je de verzetten met precisie inleggen. Je kunt bij het rijden kiezen uit een aantal rijmodi: Comfort, Sport, Cupra en Individual. In Comfort leent de Cupra R zich prima voor dagelijks gebruik. Zet je hem in de Cupra-stand, dan is het beest los. Hij stuurt zwaarder, de adaptieve dempers worden in de hardste stand gezet en de kleppen in de uitlaten gaan open. Wanneer je dan bij een hoog toerental snel opschakelt of het gas loslaat, word je getrakteerd op een salvo aan plofjes uit de uitlaat. Mocht je graag verschillende instellingen met elkaar willen combineren, dan kun je in de stand Individual alle parameters afzonderlijk aanpassen.Â

Helaas is de Cupra R reeds uitverkocht. In Nederland kostte de variant met de DSG 56.900 euro. Op zichzelf gezien is dit een fors bedrag, maar als je je dan bedenkt dat er maar 799 exemplaren van de Cupra R gebouwd zijn en een vergelijkbare Golf R minstens zoveel geld kost, valt het best mee. Voor dat bedrag hoef je tevens nagenoeg geen opties meer aan te vinken; een unicum binnen het VAG-concern.Â



De reis

De meeste mensen genieten op zaterdagmorgen van hun vrije en rustige ochtend. Op de bewuste zaterdag dat wij richting Barcelona vertrokken met de Cupra R, zat die rust er voor de buurt even niet in. Met een luide brul, gevolgd door enkele plofjes, komt de Leon tot leven. Het is tijd om te gaan. Waar het uiterlijk van de Cupra R tamelijk indrukwekkend en kwaadaardig overkomt, laat hij zich juist heel gemakkelijk en gedoseerd rijden. Terwijl de motor aan het opwarmen is, laten wij hem lekker in Comfort staan. In deze stand rijdt de Cupra R niet wezenlijk anders dan een Leon FR. Voordat we koers zetten richting het zuiden, maken we eerst even een omweg via de Eifel en Nürburg. Rond dit Duitse plaatsje ligt de beruchte Nordschleife. Wij zijn er niet op gegaan met de Cupra R - het risico is veel te groot - maar het is al mooi genoeg om de sfeer aldaar te proeven. De Leon kon op veel waardering rekenen van alle autoliefhebbers in de omgeving. Regelmatig waren er mensen aan het seinen, toeteren of duimen. Daarbij is het heerlijk rijden in de Eifel. Op de bochtige en glooiende B-wegen is de Cupra R in zijn element. Wij hadden hem in de rijmodus Individual gezet met alle instellingen op 'Cupra', behalve de dempers. Die lieten we op de niet bepaald

snaarstrakke wegen lekker in 'Comfort' staan. Een flinke bak rijplezier is het resultaat. De feedback die je krijgt door de stuurinrichting en het onderstel, maakt dat je al snel een hoop vertrouwen krijgt in de capaciteiten van de Leon. Aanremmen voor de bocht, terugschakelen, insturen en midden in de bocht vol op het gas; dankzij het elektronisch geregelde sperdifferentieel en de Pilot Sport Cup 2-banden worden we met ongenadige snelheid de bocht weer uit gelanceerd. Ondanks het forse vermogen valt er geen hint van torque steer te bespeuren; de Leon blijft keurig in het gareel. Daarbij zorgt de luid grommende, sissende en ploffende 2.0 TSI voor een constante grijns op het gezicht. De Leon Cupra R is zonder twijfel één van de best klinkende hot hatches op de markt.

Nadat we zijn uitgespeeld in de Eifel, gaan we de snelweg op en koersen we richting Frankrijk en uiteindelijk Spanje. Je zou, afgaand op het dynamische karakter, verwachten dat een auto als de Leon Cupra R op dit soort reizen een nachtmerrie is en je volledig door elkaar geschud op je bestemming aankomt. Niets is minder waar. De sportstoelen bieden op lange afstanden voldoende ondersteuning en hebben genoeg vulling. Daarbij is de adaptieve cruise-control van de Leon van een buitengewoon hoog niveau. Het afremmen en gas geven verloopt met voldoende souplesse en het systeem reageert snel op veranderende omstandigheden. Gedurende onze snelwegkilometers hebben we het gaspedaal en de rem dan ook nauwelijks aan hoeven raken. Natuurlijk is de Cupra R wat harder geveerd dan een normale variant van de Leon, maar het veercomfort is in de meest comfortabele setting niet dusdanig hard dat het storend is. Ook blijft het motorgeluid bij een constante snelheid mooi op de achtergrond. Ook het verbruik viel mee: over de gehele reis scoorden we een gemiddelde van 8,9 liter op 100 km. De kilometers vlogen werkelijk voorbij en we waren binnen no time in Spanje.



Jekyll & Hyde

Dus, kan de meest heftige variant van de Seat Leon ook ingezet worden als reisauto? Het antwoord hierop is een volmondig 'ja'. De Cupra R is soepel genoeg voor de lange afstanden en heeft genoeg comfortverhogende voorzieningen aan boord om de reis tot iets geriefelijks te maken. Zet hem echter in de Cupra-stand en het wordt een totaal andere auto: wild, brutaal en speels. Hij bezit dus eigenlijk twee persoonlijkheden die maken dat de auto heel breed inzetbaar is. Je kunt er in het weekend ongenadig hard mee hoeken op B-wegen, terwijl je op maandag met hetzelfde gemak naar je werk rijdt. Na 1.876 km en 3 dagen ermee op reis te zijn geweest, zijn wij lichtelijk gevallen voor de Cupra R. Zeker met de extra beleving die de handbak toevoegt, was het een waar genot om mee te rijden. Wij wensen de 799 gelukkigen die er ã©ã©n hebben weten te bemachtigen ontzettend veel plezier met hun auto toe!

Plus

- + Onderscheidend uiterlijk
- + Sportief en comfortabel tegelijk
- + Gelimiteerd...

Min

- ...maar daardoor niet meer leverbaar
- Geen sneltoetsen voor centraal display