

Gale spaniere

280 hk i en forhjulstruktet stationcar. Lyder som vanvid, men Seat lykkedes stort set med manøvren og leverer samtidigt varen til en skarp pris.

3. marts 2015 Henrik Dreboldt

De forekommer mig gale de spaniere. Ikke kun fordi de insisterer på at søbe deres mad i olivenolie og indtage den samtidigt med, at en almindelig dansk børnefamilie går i seng. Nej, grunden til min uvidenskabelige diagnose hedder Seat Leon ST Cupra. En praktisk og skarpt snittet stationcar, som samtidigt deler teknik med den hårdtslående Nürburg-rings-rekorddræber Seat Leon Cupra. Udførelsen fejler ikke noget. En dags testkørsler omkring Barcelona og tre omgange på den lukkede racerbane Castellolí Circuit afslører en habil GTI med solidt vejgreb og et overvældende kraftoverskud.

Men det er mere ideen, der forekommer mærkværdig. Hvorfor skulle nogen have brug for at kombinere evnen til at sætte rekorder på Nordsløjfen med evnen til at transportere 12 Bilkaposer eller en barnevogn fra Emmaljunga? Jeg mener - med mindre man insisterer på at få en stråle køresygefremkaldt børneopkast i nakken, så vil man vel aldrig for alvor have brug for 280 hk i en forhjulstrukken mellemklassebil i familiehabit? På den anden side. Både Ford og Peugeot har netop lanceret hurtige GTI-biler i stationcarformatet, så vi er altså vidne til en spirende trend. Og det er før sket, at bilproducenterne har set en niche før selvsikre og mavesure motorjournalister. Trods alt. Så lad os give vognen en chance, inden den dømmes ude.

Leon ST Cupra er baseret på den almindelige Leon Cupra. Den laves i en 265 hk og en 280 hk udgave, men det bliver kun den kraftigste, der kommer til Danmark. I forhold til den femdørs Cupra er stationcaren 80 kg tungere. Men det påvirker ikke præstationerne markant. 0-100 km/t ekspederes på 6,0 sekunder mod den femdørs 5,8 sekunder i versionen med DSG-gear. Motoren er grundlæggende den samme to-liters turbomotor, vi blandt andet finder i Volkswagen GTI, Skoda Octavia RS og Audi S1. Den fås sammen med enten en 6-trins DSG gearkasse eller en seks-trins manuel. For at hjælpe de 280 hk og 350 Nm ned i asfalten har bilen fået et elektro-mekanisk spær, og det hjælper bilen til at tackle de mange kræfter. På de morgenfugtige bjergveje bag Barcelona, havde vognen dog lidt besvær ved at få optimalt fat i den ellers babyrumpeglatte asfalt. Og det ligegyldigt om den dynamiske undervogn var indstillet i både Sport, Comfort eller den hardcore Cupra-indstilling. Det blev dog meget bedre ved middagstid på banen. Her stod en Leon ST Cupra med performancepakke (lidt visuelt lir, specialdæk og større bremses) og ventede. Den havde et markant bedre vejgreb. Om det var dækkene eller den mere tørre asfalt er svært at sige. Men dækkene var kørt godt varme, og vejtemperaturen steget fra omtrent seks grader til ca. 20.

Performancepakken udbydes ikke i Danmark, da den vurderes at blive for dyr. De visuelle ekstraelementer er minimale, og bremserne giver kun mening, hvis man planlægger ofte at køre på bane med sin familiestationcar. Derimod kan det anbefales at forhøre sig om prisen for at få de specielle Michelin Pilot dæk monteret, da de må formodes at være en del af forklaringen på det bedre vejgreb på banen. For på vej væk fra banen i bilen uden Pilot-dækkene, sloges bilen stadigvæk lidt med vejgrebet på trods af den knastørre vej.

Seat siger selv, at det er vigtigt, at føreren føler han er landet i noget særligt, når han sætter sig bag rattet på en Cupra. Men bortset fra den hvide syning i læderrattet, så opbyder standardudgaven af Cupra ikke nævneværdige ophidsende eller sportslige interiørelementer. Der skal man enten spendere en nævefuld 1.000 kr.-sedler for at få de dybe skåleformede sportsstole med Cupra-logo i nakkestøtterne eller bare skynde sig at dreje nøglen. Ikke at bilen lyder af meget, men på vej igennem andet gear med kurs mod de første 100 km/t på speedometeret afslører Cupra sig som en vild vogn. Den er hurtig, ingen tvivl om det. Og selvom det virker en anelse galt at lancere den som familievenlig stationcar, så er det samtidigt galskaben, der giver den karakter. Lige så dumt som det kan forekomme for en dansker, at sidde og spise fed pølse og oliven badet i olie klokken 22 om aftenen, lige så charmerende kan det forekomme, når man sidder med munden fuld af selvsamme pølse og et glas rødvin i hånden.

Jeg er ikke overbevist om fænomenets hverdagsduelighed. Hverken den sene tapas eller Leon ST Cupra. Men begge har deres appel og Cupra mere end Tapas. Hvis vi lader de spanske madtraditioner ligge, så er en af Seat'ens stærkeste sider et prisskilt på ca. 450.000 kr. (prisen er ikke endeligt på plads endnu) for en bil, der kører op med de hurtigste fem-dørs GTI'er, og samtidigt æder en børnefamilie med weekendopbakning uden at kny! Så på rå tal slår den konkurrenterne på både pris, præstationer og praktisk anvendelighed.

Seat Leon ST Cupra

Pris: ca. 450.000 kr.

Sikkerhed Euro NCAP: 5 stjerner (2012)

Motor: R4, turbobenzin på 1.984 cm³

Ydelse: 280 hk v. 5.600 o/min

Moment: 350 Nm v. 1.700-5.600 o/min

0-100 km/t: 6,1 sekunder

Topfart: 250 km/t

Transmission: 6-trins manuel

Forbrug: 14,9 km/l

CO₂-udledning: 157 g/km

Køreklar vægt: 1.440 kg

Mål (L/H/B): 454/143/182 cm

Bagagerum: 587 liter

Årlig ejeravgift: 2.960 kr.