

## Fahrbericht Seat Leon ST Cupra 280: Der will (nicht nur) spielen

Von Jens Riedel

**Dort wo hinten üblicherweise „LEON“ in Silber zu lesen ist, steht „CUPRA“ in Schwarz. Und unter der Zielflagge weiter unten prangt an der Heckklappe die Zahl 280. So viele PS hat der Seat Leon ST Cupra in seiner stärksten Version (es gibt noch den 265). Eine andere Zahl findet sich nicht an der äußerst dynamisch gezeichneten Karosserie: 7:58. Dennoch darf sich der rasante Spanier auch damit schmücken, nennt sie doch die Zeit, in der das Modell die Nordschleife des Nürburgrings umrundete - als bislang schnellster Serien-Kombi.**

Um es gleich vorwegzunehmen: Keine Frage, der Seat Leon ST Cupra ist ein faszinierend sportliches Auto - in unseren Augen fast schon ein bisschen zu viel. Doch dazu später. Seat, das steht schon seit Jahren für die schönsten Volumenmodelle des Volkswagen-Konzerns. Auch die Spanier können sich dem Diktat der seitlich „Bügel falte“ von VW, Audi, Skoda und Co. nicht entziehen - doch sie greifen zu einer geschickten Lösung. Seat unterbricht die so genannte Tornadolinie und teilt sie in eine nach unten fallende Hälfte vorne und eine versetzte nach oben führende hintere Lichtkante statt sie, wie bei vielen anderen Modellen der Konzernmarken, gerade durchzuziehen. Well done. Dieses Gestaltungsmerkmal kommt bei den 27 Zentimetern mehr Länge des ST besonders gut zur Geltung.

Große Lufteinlässe an der Front, ein ausgeprägter Heckdiffusor und auffällige Seitenschweller sowie die Tieferlegung um über zwei Zentimeter kennzeichnen die potenteste Version des kompakten Kombis. Das Interieur ist einschließlich des Dachhimmels sportlich schwarz gehalten. Auch die Kappen der Außenspiegel sind in dieser Farbe. Das „Cupra“ auf dem griffigen Sportlenkrad, die starken Halt gebenden Sitze und die Aluminiumpedalerie sind weitere Attribute des dynamischen Anspruchs. Technisch manifestiert sich dieser unter anderem in der Vorderachs-Differenzial, den gelochten Brembo-Bremsscheiben und der adaptiven Fahrwerksregelung DCC - vor

allem aber im Fahrprogramm „Drive Profile“. Es erlaubt über den Touchscreen des Displays in der Mittelkonsole die drei voreingestellten Konfigurationen „Comfort“, „Sport“ und „Cupra“ abzurufen, die die Parameter von Lenkung, Dämpfung, Motoransprechverhalten und Sperrdifferenzial sowie Klimaautomatik (!) variieren. Als viertes steht das Programm „Individual“ für den ganz persönlichen Geschmack zur Wahl. Schon in der Einstellung Sport geht der Cupra gleich (noch) beherzter zur Sache, arbeitet beim Runterschalten mit Zwischengas und verschärft noch einmal seinen Klang deutlich. Die Nadel des Drehzahlmessers macht dann auch vor dem roten Bereich nicht halt.

8,5 bis zehn Liter Verbrauch sollten beim Cupra im Mittel einkalkuliert werden. Das ist zwar mehr als wir an Abweichung vom Normverbrauch in der Regel für völlig akzeptabel halten, aber geht in diesem Fall dennoch absolut in Ordnung. Dafür geht es schließlich innerhalb von sechs Sekunden von null auf Tempo 100 und bis zu einer elektronisch begrenzten Topspeed von 250 km/h – wohlgemerkt mit einem kompakten Kombi. Ein VW Golf GTI Cabriolet kommt auch nicht mit weniger aus, hat aber weniger Leistung und vor allem einen deutlich geringeren Nutzwert.

Das aus dem Konzernregal stammende optionale Direktschaltgetriebe (Doppelkupplung) ist über jeden Zweifel erhaben. Da schon im normalen Fahrmodus das DSG in den Sportmodus gewechselt werden kann und der Fahrer beim Kick-Down die Vorderräder zum Stempeln bekommt, wird klar, dass entweder die „Sport“- oder die „Cupra“-Stufe des Drive-Profil-Systems eigentlich überflüssig ist, vom Individualprogramm ganz abgesehen. Hier frönt Seat vor allem dem „Spieltrieb“. Aber das schadet ja auch nicht.

Dem Alltagsanspruch werden im Leon ausreichend Platz für Mitfahrer hinten und eine Ski-Durchreiche gerecht. Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich auch vom Heck aus entriegeln und vergrößern den Kofferraum auf bis 1470 Liter. Auch wenn nach dem Umklappen die Ladefläche leicht nach vorn ansteigt, dürfte die – aus der Werbung bekannte – Mitnahme eines Mountainbikes nach dem Ausbau des Vorderrads durchaus möglich sein. Nicht ganz so praktisch ist der innere Griff für das Schließen der Heckklappe. Er ist relativ weit oben angebracht, so dass beim Zuziehen schon sehr früh der Unterarm aus der Gefahrenzone gezogen werden muss.

Fazit: Auch ohne das Drive Profil ist ein Leon ST mit 280 PS natürlich per se ein außerordentlich dynamisches Auto. Die Kombination aus familien- oder freizeittauglichem Nutzwert und GTI-Genen geht in dem feurigen Spanier eine faszinierende Symbiose ein. Das paart sich dann auch noch mit dem schnittigsten Auftritt im Reigen der Konzern-Kompaktmodelle. Der Begriff Sport Tourer (ST) ist hier – im Gegensatz zu vielen anderen Beispielen – ausnahmsweise nicht fehl am Platz. Und

Seat legt zum Ende des Jahres noch zehn PS drauf sowie einen noch sportiveren Sound nach. Nötig hat der Leon Cupra beides nicht. (ampnet/jri)

Daten Seat Leon ST Cupra 280 DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,54 x 1,82 x 1,43

Radstand (m): 2,63

Motor: R4-Benziner, Turbo, 1984 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 206 kW / 280 PS bei 5600–6500 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1700–5600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,0 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,6 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 154 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: D

Leergewicht / Zuladung: 1466 kg / 609 kg

Kofferraumvolumen: 587 - 1470 Liter

Max. Anhängelast: k. A.

Preis: 36 450 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Seat Leon ST Cupra 280.

---



Seat Leon ST Cupra 280.

---



Seat Leon ST Cupra 280.

---



Seat Leon ST Cupra 280.



Seat Leon ST Cupra 280.



Seat Leon ST Cupra 280.

---



Seat Leon ST Cupra 280.

---

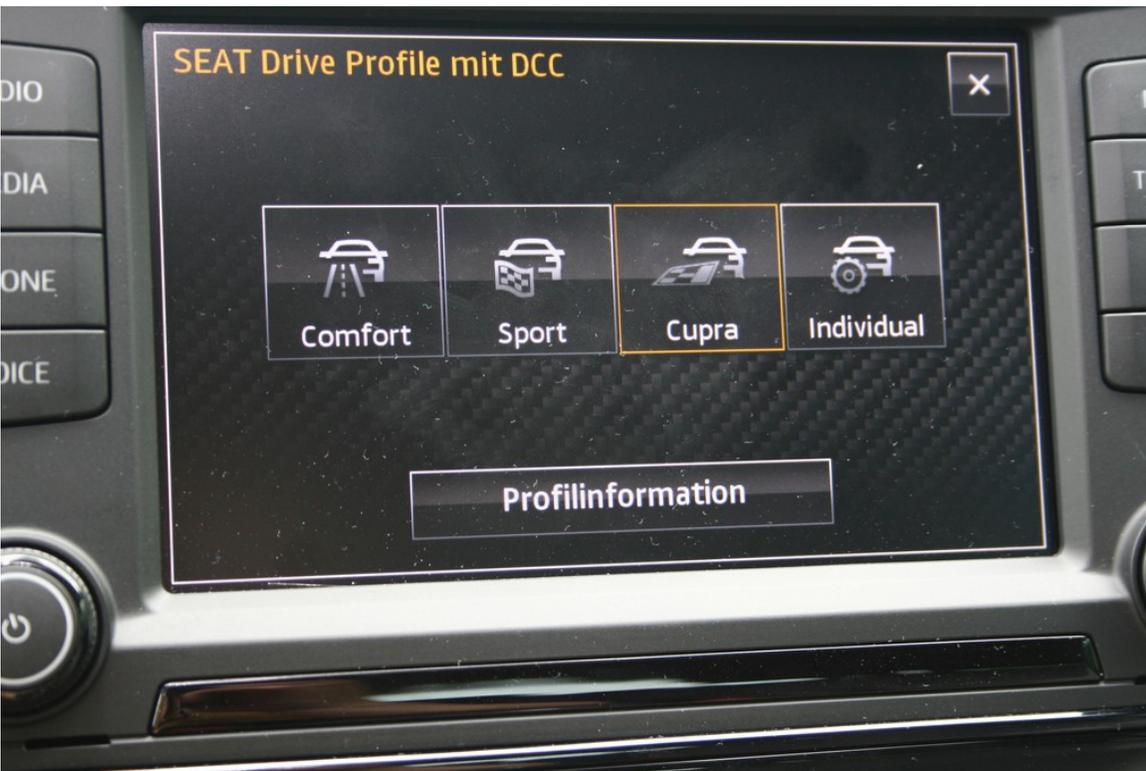


Seat Leon ST Cupra 280.

---



Seat Leon ST Cupra 280.



Seat Leon ST Cupra 280.



Seat Leon ST Cupra 280.

---



Seat Leon ST Cupra 280.

---