

CUPRA: magia litery R

29-09-2017

Pojawienie się SEAT-a z literą R w nazwie już od 17 lat elektryzuje świat motoryzacji. Nie inaczej jest w przypadku Leona CUPRA R, który ma wszystko, aby stać się najlepszym autem przednionapędowym na rynku. SEAT zaprezentował swojego najmocniejszego gracza na targach motoryzacyjnych we Frankfurcie.

Tradycja zobowiązuje, szczególnie jeśli niesie ze sobą niezapomniane doznania, które najlepiej można określić pojęciem radości z jazdy. U SEAT-a jej symbolem jest litera R.

O magii tej litery świat usłyszał pod koniec 2000 roku. Wtedy na szczycie gamy modelowej Ibizy pojawiła się CUPRA R 1.8 20VT, czyli pierwszy SEAT opracowany przez zbrojne ramię hiszpańskiej marki – SEAT Sport. Powstało zaledwie 200 sztuk tego wyjątkowego auta, które w czasach swojej świetności robiło niesamowity użytek ze 180-konnego silnika, sportowego zawieszenia i hamulców sygnowanych przez Brembo. Konkurenci mogli tylko pomarzyć o podobnych osiągnięciach i prowadzeniu.

To był dopiero początek. Zachęcony możliwościami Ibizy, SEAT rok później uderzył ponownie i to z jeszcze większą siłą. Dokładnie z siłą 210 koni mechanicznych, wyciskanych z 1,8-litrowego turbodoładowanego silnika. Tym razem Hiszpanie wzięli na warsztat kompaktowego Leona. W odróżnieniu od jego wolnossącej odmiany CUPRA z napędem 4x4 – moment obrotowy wersji R trafiał tylko na przednie koła. Lżejsza, ze zmodyfikowanym układem jezdny, do 100 km/h rozpędzała się w 7,2 s i osiągała maksymalną prędkość 237 km/h.

Dwie wersje

Takie przyspieszenia nie robią już dziś większego wrażenia. Szczególnie jeśli obok tamtego Leona CUPRA postawimy jego najnowsze wydanie, które zadebiutowało podczas tegorocznego salonu samochodowego we Frankfurcie. Z mocą 310 KM, z poszerzonym nadwoziem, licznymi elementami z włókna węglowego i sportowym wnętrzem jest najmocniejszym drogowym SEAT-em w historii.



Z możliwości Leona CUPRA R na co dzień będzie mogła korzystać zaledwie garstka szczęśliwców - dokładnie 799 osób. Dla 300 z nich przewidziano odmianę z 6-stopniową, dwusprzęgłową przekładnią automatyczną DSG, natomiast reszta biegi będzie zmieniać... ręcznie. Ale to nie jedyna różnica pomiędzy tymi autami. O ile w pierwszym pod maską będzie pracował silnik 2.0 TSI, wytwarzający 300 KM, o tyle drugi do dyspozycji ma dawać o 10 KM więcej. W praktyce, niezależnie od wersji, przyspieszenia zapierają dech w piersiach - zarówno podczas sprintu do 100 km/h (poniżej 6 s), jak i przy wyższych prędkościach.

Przedni napęd, ale za to jaki!

Tradycyjnie u wszystkich SEAT-ów z literą R w nazwie potężny moment obrotowy płynący z silnika trafia wyłącznie do przednich kół. I nie ma w tym nic złego, ponieważ Leon został do tego znakomicie przygotowany. Główną bronią w walce o przyczepność, oprócz szerokich 19-calowych kół, jest sportowy, elektronicznie sterowany mechanizm różnicowy. Poprawia on trakcję nie tylko wtedy, gdy kierowca na prostym odcinku drogi wciśnie gaz do oporu, ale i na wyjściu z każdego, nawet najostrejszego zakrętu.

Do bezbłędnych właściwości jezdnych przyczynia się także idealnie dostrojony układ jezdny. Najnowszy model SEAT-a zakręty pokonuje z wrodzoną gracją i lekkością, a każdą próbę wytrącenia z równowagi tłumi w zarodku. I nie wynika to tylko z pracy układu kontroli stabilności toru jazdy, ale jest przede wszystkim dziełem inżynierów odpowiedzialnych za współpracę amortyzatorów, sprężyn, wahaczy i wszystkich innych elementów zawieszenia.

Wersja R, tak jak i inne Leony CUPRA, korzysta z progresywnego układu kierowniczego. A to przynosi mnóstwo korzyści, które można odczuć zarówno na parkingu podczas manewrowania, gdy skrajne położenia kół dzielą zaledwie dwa obroty kierownicą, jak i podczas pokonywania każdego centymetra asfaltu. Nie dość, że pozwala on na szybkie, ale nie nerwowe przestawianie przodu samochodu, to jeszcze zapewnia precyzję prowadzenia porównywalną z laserowymi urządzeniami chirurgicznymi.

Sportowiec codziennego użytku

Magia litery R w przypadku Leona to nie tylko skuteczność w ekstremalnym pokonywaniu zakrętów, ale i przydatność na co dzień. Najlepiej dbają o to amortyzatory o regulowanej sile tłumienia oraz układ CUPRA Drive Profile. To właśnie za jego pomocą można zarządzać licznymi podzespołami - m.in. zawieszeniem, pracą skrzyni biegów czy wspomaganiem kierownicy - decydować o tym, jak dużo „witaminy R” auto ma mieć w sobie. Łagodną dawkę do krwioobiegu wstrzykuje tryb Comfort, w którym codzienna droga z domu do pracy czy weekendowe wypadki za miasto praktycznie nie różnią się od doświadczeń z innymi odmianami Leona. Największą - ustawienie jazdy torowej, czyli CUPRA.



Nie mniej imponują bardzo wydajny układ hamulcowy Brembo z nawiercanymi tarczami oraz wygląd auta. Wystarczy spojrzeć choćby na poszerzenia błotników czy też agresywnie stylizowane zderzaki z elementami z włókna węglowego. Całości dopełniają liczne miedziane wstawki, obejmujące m.in. lusterka wsteczne czy specjalnie zaprojektowane obręcze z lekkich stopów.

Podobne wstawki znalazły się w kabinie i razem z obszytymi Alcantarą kierownicą i drążkiem zmiany biegów, biało-czarnymi cyferblatami zegarów i elementami z włókna węglowego dopełniają wyjątkowego, sportowego obrazu CUPRY R.

Od sukcesu do sukcesu

Od momentu pojawienia się w aktualnym wcieleniu „zwyczajne” odmiany Leona CUPRA kroczą od sukcesu do sukcesu. W 2014 roku SEAT z czasem 7:58 min ustanowił rekord okrążenia toru Nürburgring w kategorii modelu przednionapędowego, by rok później powtórzyć ten wyczyn w odmianie kombi z wynikiem 7:58,12 min.

Spośród sportowych kompaktów CUPRA należy do absolutnej czołówki sprzedaży. W ostatnim roku skusiło się na nią 9000 nabywców, z czego 8300 pochodziło z Europy. Oznacza to, że hiszpańskie auto było jednym z pięciu najchętniej wybieranych modeli w swojej kategorii.

Z pewnością najbliższe wyniki sprzedaży w bardzo krótkim czasie wzrosną o 799 sztuk. Dlaczego? To proste! Jeśli ktoś urodził się z benzyną we krwi, to nie oprze się czarowi, jaki roztacza wokół CUPRA R.

I właśnie na tym polega jej magia!

SEAT jest jedyną firmą z sektora motoryzacyjnego, która projektuje, rozwija i produkuje samochody w Hiszpanii. SEAT, będący częścią Grupy Volkswagen, to międzynarodowy koncern z siedzibą w Martorell koło Barcelony, eksportujący około 81% swojej produkcji do ponad 80 krajów za pośrednictwem ponad 1700 salonów dealerskich. W 2016 roku SEAT osiągnął zysk operacyjny na poziomie 143 mln euro, co jest najlepszym wynikiem w historii marki, oraz ogólnoswiatową sprzedaż wynoszącą około 410 200 pojazdów.

Grupa SEAT zatrudnia 14 500 wykwalifikowanych pracowników w trzech zakładach produkcyjnych w Barcelonie: Zona Franca, El Prat de Llobregat i Martorell, gdzie powstają między innymi niezwykle popularne modele Ibiza i Leon. Ponadto firma produkuje modele Ateca i Toledo w Republice Czeskiej, model Alhambra w Portugalii oraz model Mii na Słowacji.

Międzynarodowy koncern ma swoje Centrum Techniczne, które działa jako centrum wiedzy, skupiając 1000 inżynierów, będących siłą napędową innowacji dla tego największego hiszpańskiego inwestora przemysłowego stawiającego na badania i rozwój. SEAT stosuje już w swoich pojazdach najnowszą technologię łączności i jest obecnie zaangażowany w globalny proces digitalizacji firmy w celu promowania mobilności przyszłości.