



A **spanyol temperamentum alatt német megbízhatóság dolgozik** úgy, hogy a VAG csoportnak mindig sikerült jól elhatárolnia, külön ízlésvilágot adni legszenvedélyesebb tagjának, a **Seatnak**. Az ibériai őshonos márka középcsatára, a Leon például úgy néz ki, mintha **flamenco cuccokba öltöztették volna a Golf aktuális generációját**.

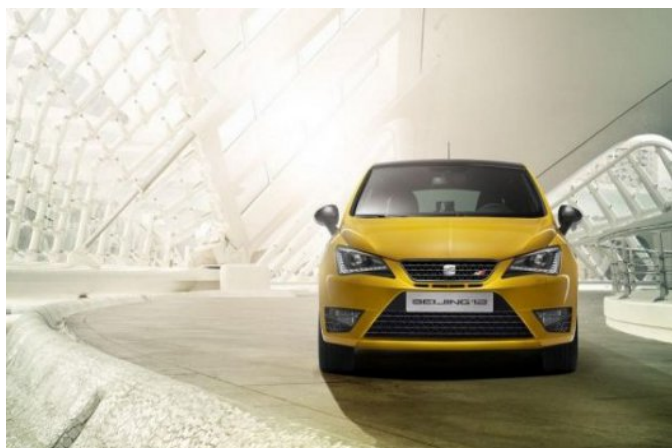


A technika mindig is rendben volt, német a megbízhatósághoz társított vonzó külső elmossa a konzervatív behatást. Akár azt is mondhatnánk a Seatról, hogy **ilyen kellene legyen egy olasz autó** : dizájnos és formás, de megbízható és jól összerakott. Remélem, ezzel egyik táborot sem sértem meg, mert azért egyik-másik márka komoly hiányosságokkal küszködik.

Mielőtt waterlooi csatába bocsátkozna a dizájn és a megbízhatóság kérdése, nézzük meg, hogyan békül ki a Seat legújabb, izgalmas kreációjában. A nemrég frissült **Ibiza Cupra** fedőnevű törpéjének bőrébe egy méregzsákot gyömöszöltek.

Fenevad csinos sárga kiestélyiben

A spanyol-német koalíció legfrissebb városi kisaúójának legvérsomjasabb kivitele a nemrég megnyílt pekingi autószalonon mutatkozott be. **Seaték eddig sem számítottak szürke kiségeknek**, de most határozottan rágyúrtak a feltűnésre. Vásárlóközönségük sokkal fiatalabb, mint a VAG csoport többi tagjáé. Akinek a Volkswagen túl konzervatív volt, az Audi meg túl drága, de több stílusra vágyott, az Seatot vett.



A Cupra modellek a sportosztály csúcsát jelentették mind felszereltség, mind teljesítmény szempontjából. Nagy teljesítményű motorokat kaptak a szétszórlezett kasztnik, amelyek **nem csak vizualításban, de adrenalinban is beváltották a hozzájuk fűzött reményeket.**

A Cuprák mindig is verték az azonos modellosztály GTI verzióit. Érthetetlen, de a VW átengedte a teljesítményfőlényt az ibériai unokatestvérnek, és minden egyes összehasonlító teszten az olcsóbb és erősebb Seat elverte a németet. Most a Polo kategóriának adatik meg a lehetőség, hogy felvillanyozza és lenyűgözze az átlagosnál fiatalabb vásárlóközönséget. Akár dögös

vörösnek is mondhatnák, de sárga hacukában érkezett, ezért inkább

vérszomjas kanáriként üdvözölhetjük a legsportosabb Ibizát.

A front markáns és nagyon erőteljes. Határozott, éles vonalak, erős ék alakok jellemzik. A háromszög alakú, LED-soros világítóelemek kellően aláfestik az agresszív dizájnt. Méretes száj tátong a kasztni alsó részén, amelyet szintén ék alakú ködlámpák ölelnek körül. Diszkrét logó jelzi az összezsugorodott hűtőmaszkon a nem mindennapi kivített, a jellegzetes Seat embléma közepén trónol.



A kisméretű motorháztető csak finoman sejteti, hogy alatta nem egy háromhengeres, egyliteres erőforrás dorombol, hanem a downsizing mozgalom egyik legújabb teremtménye várja, hogy életet leheljenek belé. Bevált trükk, hogy a sportosabb modellek visszapillantó tükörházát más színre festik, az Ibiza Cupra esetén a karbonfeketére esett a választás.

Talán oldalnézetből hasonlít a legjobban mezei testvéreihez, egyedül a méretes felni és a mögötte megcsillanó, nagy teljesítményű fékrendszer sejteti a különiséget. A hátsó fertály már ismét villog. A kipufogó trapéz végű kályhacsövét középre húzták, a diffúzor és az oldalsó légbeömlők szerepe inkább esztétikai, mint funkcionális. Az összkép ízléses, sőt vagány. A képzeletbeli tortán a hab a sajnos fixre szerelt panorámatető –

de miért is bámuljuk az eget száguldozás közben?

Felfűszerezett belvilág

Ha kinyitjuk a becsületes méretű vezetőajtót, akkor szinte egy széria-Ibiza beltere tárul elénk. Szinte, mert azért a Cupra-kezelés itt is látványos. A kicsi, csapott aljú sportkormány bőrét a kasztni színére emlékeztető cérnával varrták össze. Kicsit komornak hat a belvilág, de a sárga szövettel díszített bőr sportülések hamar feledtetik a monotóniát.



Beépített navigáció nincs, azaz van, csak egy gagyi öt colos képernyőn, ami nagyon emlékeztet az olcsó kínai megoldásokra. Sajnos **a kulcsín sokkal parádésabbra sikerült**, de az árcédula és a motor beindítása könnyedén feledteti a hiányosságokat.

Germán ménes toporzékol

A sokat szidott downsizing mozgalom egyik ékköve került a motorháztető alá: **egy 1400 köbcentis aggregát**

. Nem vérszegény, 8 szelepes szívóborzalom, hanem virgonc, 16 szelepes turbó lélegezteti a sportszívet. A minirakéta 180 német eredetű, telivér csődőrt mozgat meg, akárcsak a VW Polo GTI, és közben 250 Nm forgatónyomatékot produkál. Pöttöm kasztniba ennyi lovat belezsúfolni csak mérhetetlen adrenalinszintet és örömet eredményezhet.



Pontos gyorsulási adatokat nem közölt a Seat, de valószínűleg megegyezik hasonló génekkel ellátott konzern-testvérének adataival. A bődületes teljesítményt valahogyan az útra kellene továbbítani. Ebben a legjobb társ csakis egy fantasztikus, **dupla kuplungos DSG váltó lehet**, amely villámgyorsan pattintja be a megfelelő sebességet. A remek fékrendszer mellé valószínűleg majd kap fékpofa-gyilkos elektronikus differenciálművet is, mivel ez a törpe is elől kapar.

Annak, aki nagy teljesítményű, városi miniharcost szeretne relatíve szerény költségvetésből, ideális ajánlat a Seat Ibiza Cupra. **Pofás, fürge és szívós jószág**, és ha tudunk élni az enyhén komor belsővel, akkor sokszor megszívathatjuk a helyi hülyegyereket jelzőlámpás gyorsulásnál, amikor villogni próbál széttuningolt, 1,6-os négyes Golfjával. Kicsi a bors, de erős és sárga.