

Don Quichot vs. de Duitse bierkaai

Met zijn vermogen van 300 pk is de Seat Leon Cupra 300 op dit moment de krachtigste *hot hatchback* met voorwielaandrijving. In deze vergelijkende test gaat hij de strijd aan met twee veel duurere, vierwielaangedreven kanonnen uit Duitsland, de Audi S3 Sportback en de BMW M140i xDrive. Een ongelijk gevecht?

Tekst: Elmar Siepen, Igor Stuifzand · Foto's: Daniela Loof

Seat Leon Cupra 300

BMW M140i xDrive

Audi S3 Sportback



HEERLIJK PLOFFENDE UITLAAT

AUDI S3 SPORTBACK 2.0 TFSI QUATTRO

- 1984 cm³, viercilinder lijnmotor met turbo, 228 kW/310 pk, 400 Nm
- 6,6 l/100 km (1 : 15,2), 152 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 4,6 s, 250 km/h
- 4322/1785/1404 mm
- 340-1180 l
- 1465 kg
- 55.125 euro
- 42.150 euro



▲ De Audi S3 gaat stocijns en razendsnel de bocht door, maar maakt ook een ietwat saaie indruk.

◀ Menig onderdeel laat zich met een druk op/draai aan de knop afzonderlijk instellen.

◀ Meer vermogen dan 310 pk wordt er niet uit de 2.0 TFSI-motor gehaald.

▶ Kies je eigen instrumentarium met de prachtige Audi Virtual Cockpit.



De legende van de strijdvaardige Don Quichot lijkt zich te herhalen op ons testcircuit. Met een relatief bescheiden vermogen van 300 pk, daagt de heldhaftige Seat Leon Cupra 300 twee Duitse druktemakers uit die een stuk krachtiger zijn én hoger in aanzien staan: de Audi S3 Sportback en de BMW M140i xDrive. Maar de Spaanse furie is niet alleen in het nadeel vanwege zijn lagere vermogen – 300 pk vs. 310 pk voor de Audi en 340 pk voor de BMW – hij moet het bovendien stellen met enkel voorwielaandrijving, terwijl beide andere auto's profiteren van een permanente krachtverdeling over alle vier de wielen. Een voorspelling van de testuitslag? Laten we het erop houden dat de Seat Leon Cupra 300 duidelijk als de *underdog* aan de start verschijnt. Maar juist in die rol zou hij nog wel eens voor grote verrassingen kunnen zorgen ...

IN-/EXTERIEUR In de Seat wordt de interieurruimte het beste benut.

De Leon Cupra 300 trekt de aandacht met standaard 19-inch lichtmetaal, accenten in hoogglans zwart en een gulzig luchtrooster in de voorbumper. De Audi S3 Sportback en de BMW M140i xDrive laten met hun gespierde bodywork en grote wielen evenmin veel aan de verbeelding over: dit zijn beslist geen lease-spaardieseltjes. Maar hoe enthousiast het drietal ook met de spierballen rolt, voor uiterlijk vertoon delen we geen punten uit. In dit hoofdstuk belichten we hoe de auto's zich in praktische zin tot elkaar verhouden. Welke auto is de ruimste, heeft het meest flexibele interieur, steekt op bedieningsvlak het slimst in elkaar en biedt de meeste veiligheidsopties?

Vanbuiten hebben de drie auto's vergelijkbare afmetingen, vanbinnen zijn de verschillen

beter merkbaar. Door de omvang van de midtunnel waan je je in de BMW haast in een sportwagen. Bij de Audi en de Seat ligt de nadruk veel meer op ruimtelijkheid en dat geeft de inzittenden extra armsglag. Achter in de Seat past de meeste bagage, 380 tot 1210 liter. Verrassend genoeg doet de BMW daar niet veel voor onder: 360 tot 1200 liter. Bovendien heeft de BMW als enige een volledig vlakke laadvloer, wanneer de achterbank is neergeklapt. De Audi S3 Sportback heeft een iets kleiner laadvolume van 340 tot 1180 liter.

Alle drie de auto's lenen zich uitstekend voor dagelijks gebruik. Belangrijk voor de bestuurder is dan ook dat hij zijn weg gemakkelijk weet te vinden. Het iDrive-systeem van de BMW werkt voorbeeldig, waarbij de functies van de afzonderlijke drukknoppen geheel naar eigen wens kunnen worden ingedeeld. Zowel bij de Audi als bij de Seat moet je in het

multimediasysteem meerdere handelingen uitvoeren om een bepaalde functie te activeren.

Op veiligheidsgebied gooit de Seat hoge ogen met een uitrusting die minstens zo compleet is als die van de veel duurdere Audi en BMW. Adaptieve cruisecontrol kan tegen meerprijs worden besteld, net zoals zij-airbags achterin, een spoorassistent en een noodremfunctie voor in stadsverkeer. Bovendien registreert de elektronica wanneer de bestuurder vermoeid dreigt te raken, een systeem dat op de Audi en de BMW niet beschikbaar is. Full-ledverlichting is standaard op alle drie de auto's.

COMFORT

De Leon Cupra 300 beschikt standaard over adaptieve schokdempers.

Hoewel de Seat een stuk goedkoper is dan beide Duitse atleten, beschikt de Leon Cupra 300 als enige over standaard adaptieve schokdempers. Zowel Audi (1372 euro) als BMW (812 euro) rekent een meerprijs voor elektronisch gestuurde klapvangers. Wat opvalt, is de manier waarop de verschillende schokdempers reageren op de wielbewegingen. Kleine oneffenheden worden in de BMW nadrukkelijker doorgegeven dan in de Audi, maar de

M140i reageert rustiger op reparaties van het asfalt. Met volle belading is het echter weer de Audi die meer in beweging is. De Seat weet het niveau van zijn beide concurrenten te benaderen, maar scoort door kleine nuanceverschillen op dit testonderdeel net wat minder punten.

Goede stoelen zijn doorgaans goed in staat om onvolkomenheden van een onderstel te verbloemen. Omdat deze auto's zich bij uitstek lenen voor dagelijks verkeer, dient het zitcomfort sowieso in orde te zijn. Wat zwaarder gebouwde personen zullen de sportstoelen van de BMW als te smal ervaren, terwijl passagiers van een bovengemiddelde lengte juist op de achterbank weer minder lekker zitten. Overigens is de ergonomie aan boord van de M140i wel dik in orde: de analoge klokken zijn duidelijk afleesbaar en de draai-/drukknop van het iDrive-systeem zit perfect onder handbereik.

Voor het afleggen van lange afstanden ben je het best bedeed met de stoelen van de Audi. De leuning volgt perfect de vorm van je rug

De zescilinder BMW-motor staat bekend om zijn soepele vermogensopbouw en prachtige klanken.

BMW M140I XDRIVE

- 2998 cm³, zescilinder lijnmotor met turbo, 250 kW/340 pk, 500 Nm
- 7,4 l/100 km (1 : 13,5), 169 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 4,3 s, 250 km/h
- 4324/1765/1411 mm
- 360-1200 l
- 1540 kg
- 60.947 euro
- 45.750



SNELSTE OP DE SPRINT



▲ De BMW is duidelijk zwaarder dan de Audi, maar neemt op het circuit een voorsprong.

◀ Achter heeft de BMW bredere banden dan voor; speciale M-Sportremmen met blauwe klauwen.

◀ Hoe lang nog? Een zescilinder in een compacte sport-hatchback is inmiddels een zeldzaamheid.

▶ De ergonomie van het BMW-dashboard is uit de kunst. De klassieke ronde instrumenten zijn erg mooi.





SEAT LEON CUPRA 300

- 1984 cm³, viercilinder met turbo, 221 kW/300 pk, 380 Nm
- 6,8 l/100 km (1 : 14,7), 156 g CO₂/km
- 0-100 km/h in 5,5 s, 250 km/h
- 4281/1816/1435 mm
- 380-1210 l
- 1321 kg
- 41.600 euro
- 35.700 euro



▲ Uiterlijk vertoon komt bij de Seat Leon Cupra 300 van de 19-inch wielen en de bescheiden bodykit.

◀ In de Seat kan zelfs het elektronisch sperrdifferentieel worden ingesteld.

► Na de facelift heeft ook de Cupra-versie van de Leon het grotere, beter afleesbare touchscreen.

◀ Dezelfde motor als in de Audi S3, maar met 10 pk minder en een lager verbruik.



en de vulling van de kussens is aangenaam stevig. De optionele kuipstoelen van de Seat (1350 euro, inclusief alcantara/leer) bieden eveneens een optimale zijdelingse steun, maar ten opzichte van de Audi-zetels zijn ze wel iets dunner gevoerd. Bij het meten van de rijgeluiden die het interieur weten te bereiken, komt de Audi als stilste uit de bus – op voorwaarde dat het comfortprogramma is ingeschakeld.

MOTOR/TRANSMISSIE

Voorwielaandrijving, 10 pk minder en zes versnellingen: de Seat is geen Audi.

In dit hoofdstuk gaat de Seat Leon Cupra 300 met de billen bloot: is hij opgewassen tegen het vierwielangedreven geweld uit Duitsland? De BMW M140i wordt aangedreven door een drieliter zescilinder lijnmotor met een turbo, een inmiddels met uitsterven bedreigde machine die bekendstaat om zijn soepele vermogensopbouw en prachtige klanken. Met zijn

De Leon Cupra 300 stuurt met een nog grotere trefzekerheid door snelle bochten dan de BMW.

monumentale koppel van 500 Nm en vermogen van 340 pk, zorgt hij in samenwerking met de achtrups Steptronic-automaat voor prestaties die er niet om liegen: van 0 naar 100 km/h in 4,3 seconden en een begrensde top van 250 km/h. Dit grote motorisch genoeg gaat overigens wel gepaard met de hoogste brandstofkosten: wij noteerden een gemiddeld verbruik van 9,7 liter benzine op 100 kilometer.

De Audi S3 Sportback komt met iets minder grof geschut aan de start. Hij heeft de allerkrachtigste versie van de tweeliter TFSI-motor onder de kap, die een vermogen van 310 pk en een koppel van 400 Nm levert. Daarmee weet

de auto op de sprint naar 100 km/h trouwens dicht op de hielen van de BMW te blijven: hij heeft 4,6 tellen nodig voor deze proeve. De geluiden die de S3 daarbij maakt, zijn ronduit gemakkelijk. Doordat de ontsteking even onderbroken wordt, klinkt er bij het terugschakelen vanuit een hoog toerental elke keer weer een kort waarschuwingssalvo uit de twee dubbele uitlaatpijpen. Als gevolg van de kortere eindoverbrenging, liggen de toerentallen op constante snelheden wel hoger dan bij de BMW. Zo wijst de toerenteller bij 180 km/h in de hoogste versnelling 3200 tpm aan, terwijl de naald in de BMW dan op 2750 tpm staat. Daar-

bij moet wel worden aangetekend, dat de Audi beschikt over een dubbelgekoppelde transmissie met zeven versnellingen. De Seat Leon Cupra 300 heeft dezelfde motor als de Audi, zij het met een iets lager vermogen en koppel. De tweeliter turbomotor levert 300 pk en 380 newtonmeter. Doordat alle krachten enkel door de voorwielen op het asfalt worden gezet, neemt de hondersprint 5,5 seconden in beslag. In het Cupra-programma reageert de motor net zo heftig als de Audi-motor met in de Dynamic-stand. Overigens heeft de Seat een transmissie met dubbele koppeling, die zes voorwaartse verzetten telt en iets minder bij de les is dan de S tronic-bak van de Audi. Ergens moet de scherpe prijs van de Leon Cupra vandaan komen ... Wat betreft het verbruik, gaat de Seat met het beste gemiddelde aan de haal: 9,3 l/100 km. Dat is 0,2 liter minder dan de Audi nodig heeft voor een gelijke afstand.

RIJEIGENSCHAPPEN

Je zult niet geloven wat er gebeurde nadat de Leon Cupra 300 het circuit betrad.

Een hoge snelheid in rechte lijn is niet zaligmakend, wanneer je met een auto het circuit betreedt. De voorsprong die de BMW op de Audi en de Seat heeft met zijn vermogen en koppel, verdwijnt wanneer we de auto's aan de slalom onderwerpen. Dan komt vooral de

S3 Sportback uitstekend uit de verf, met een zeer uitgebalanceerde wegligging. Hoewel de auto ietwat zwaar in de neus is, blijft onderstuur heel lang uit. En wanneer je bij het insturen even het gaspedaal loslaat, wordt dat beantwoord met een klein zijwaarts sprongetje van de achterkant. De besturing van de Audi is alleen erg licht en de dosering van de remmen zou bij hoge snelheden nog wat beter kunnen.

Op de remmentest heeft de BMW een beter pedaalgevoel te bieden, maar ondanks de standaard M-Sportremmen heeft de M140i geen wezenlijk kortere remweg dan de Audi. De vierwiel aandrijving van de BMW is dusdanig afgesteld, dat de auto het rijkarakter van een achterwiel aandrifer blijft behouden. Daardoor zwenkt de achterkant van de 1-serie in korte bochten wat verder uit dan voor een bestuurder met gemiddelde rijcapaciteiten wenselijk is. Het resultaat zien we terug op de slalom: ondanks zijn hogere vermogen en koppel moet de BMW daar zijn meerdere erkennen in de Audi. Wanneer we de teugels echter laten vieren op het circuit, zijn de rollen omgedraaid en zetten we de stopwatch voor de BMW 1,6 seconden eerder stil.

Grootste verrassing op dit testonderdeel is echter de Seat. Rollend op 19-inch wielen met Michelins Pilot Sport Cup 2, zijn zeer hoge bochtsnelheden mogelijk. De Cupra 300 stuurt

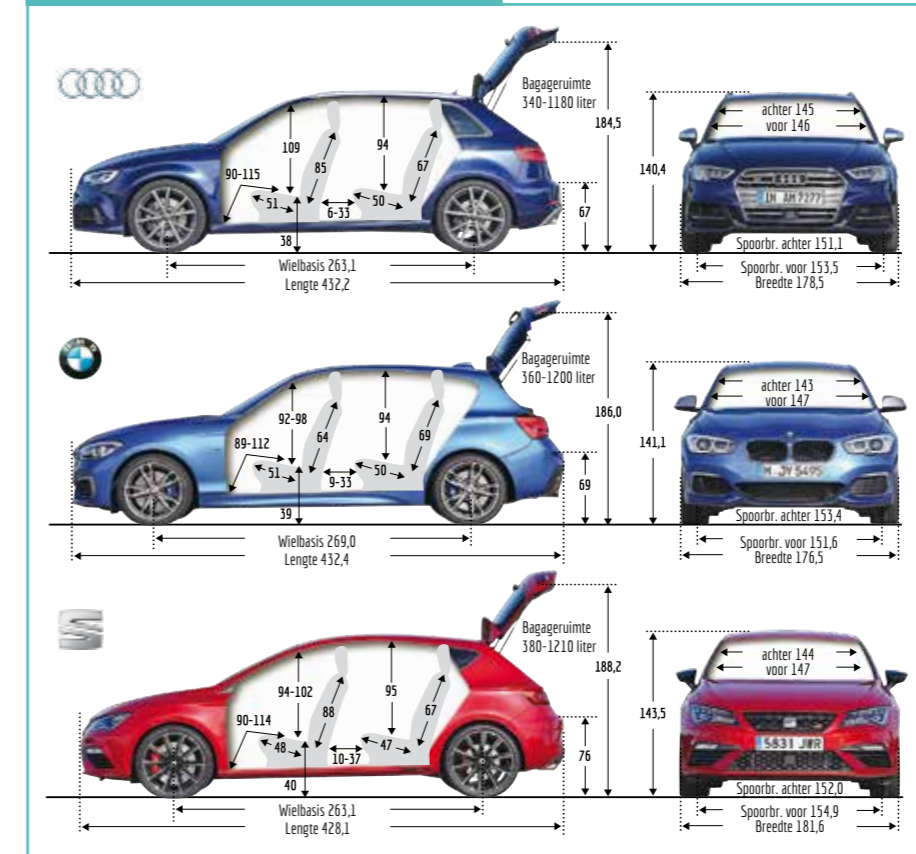
met nog grotere trefzekerheid door snelle bochten dan de BMW, terwijl de auto in krappe bochten verrassend goed de tractie weet te bewaren. Goed, je voelt in het stuur dat de voorwielen heel veel vermogen te verwerken krijgen, maar dat geeft de Seat ook een spannender karakter. En wanneer het in de bocht een beetje te snel gaat en je het gaspedaal loslaat, reageert de achterkant met een eenvoudige op te vangen stapje opzij. Wat wel enige gewenning vraagt, is de 'losse' achterkant wanneer je bij hoge snelheden krachtig op de rem gaat staan. Resultaat is echter wel de kortste remweg in deze vergelijkende test. Als klap op de vuurpijl laat de Leon Cupra 300 een rondetijd van 1 : 40,3 minuten noteren. Daarmee is hij zijn concurrenten 0,6 seconden (BMW) tot zelfs 2,2 tellen (Audi) te snel af. Een verrassende, maar verdiende overwinning.

MILIEU/KOSTEN

Wat ga je doen met je resterende 14.000 euro, wanneer je een Leon Cupra 300 hebt gekocht?

Met de testresultaten op het circuit in het achterhoofd, valt eigenlijk moeilijk te bevatten hoe het Seat is gelukt om de Leon Cupra 300 aan te kunnen bieden voor zo weinig geld. De basisprijs begint bij een vlijmscherpe 41.700 euro. Met wat opties die de

ALLE MATEN OP EEN RIJ



WIKKEN & WEGEN

Eerlijk is eerlijk: ik heb niet zien aankomen dat de Seat Leon Cupra 300 zo goed uit deze test zou rollen. Op papier is hij nu eenmaal zwaar in het nadeel ten opzichte van de krachtiger én van vierwiel aandrijving voorziene Audi S3 en BMW M140i. Maar de testuitslag wijst anders uit: het is haast bespottelijk hoe gemakkelijk hij zijn concurrenten op het circuit op achterstand zet. Dat de Seat zo'n 15.000 euro goedkoper is, wakkert de hebberigheid alleen maar verder aan. Desondanks vraag ik mij af of de Seat wel de lekkerste auto in dit gezelschap is. Wat hij namelijk niet heeft, is een charismatische zescilinder lijnmotor (met 340 pk en 500 Nm). De souplesse van de BMW-motor is ongekend, en de oorstrelende klanken die er vanuit de motorruimte klinken, zijn door geen viercilinder te evenaren. De autoliefhebber in mij betaalt daar met alle liefde de meerprijs van 15.000 euro voor.



Igor Stuijzand

