

## Pressepräsentation Seat Ibiza Cupra: Enjoyneering

Von Jens Riedel

**Spanisches Temperament gepaart mit deutscher Ingenieurskunst – so will Seat seinen pfiffigen Markenclaim „Enjoyneering“ verstanden wissen. Wer das im wahrsten Sinne des Wortes erfahren will, dem sei eine Probefahrt im Ibiza Cupra empfohlen. Er verkörpert diese Philosophie im Augenblick so überzeugend wie kein anderes Modell der Volkswagen-Tochter.**

Äußerlich outet sich der Cupra (= Cup Racing) nur dezent als sportlichstes Modelle der Baureihe. Klassenüblich hält er sich zurück. Hinten gibt er sich durch seinen Heckdiffusor mit der mittig angeordneten trapezförmigen Auspuffblende um die zwei Endrohre sowie den Luftauslassattrappen an den Seiten und dem großen „Cupra“-Schriftzug als potenter Kleinwagen zu erkennen, vorn ist es der höher in den Stoßfänger gezogene Kühlergrill mit dem Cupra-Logo, einer angedeuteten Zielflagge. Ein dynamischen Seitendesign und athletische hintere Schultern bringt der Ibiza ja schon von Hause aus mit, die durch die exklusiven 17-Zoll-Leihctmetallräder noch einmal zusätzlich betont werden.

Im Interieur dominiert die Farbe Schwarz vom Fußraum bis zum Dachhimmel. Unten abgeflachtes Sportlenkrad mit Cupra-Logo und abgesetzten Nähten sowie Sportsitze, Pedale in Aluminiumoptik und exklusive Rundinstrumente sowie eine gesteigerte Oberflächenanmut sind weitere Zeichen des 180-PS-Ibiza. Eine empfehlenswerte Investition ist die optionale zweifarbige Lederausstattung inklusive Sitzheizung (905 Euro), die die sehr eng anliegenden Bi-Color-Sitze und einen Einsatz in der Türinnenverkleidung umfasst.

Erhältlich ist der Ibiza Cupra ausschließlich mit dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Damit dreht der nicht einmal 4,10 Meter lange Spanier spielerisch bis an den roten Bereich hoch, im noch spitzeren Sportmodus sogar hinein. Flink wieselt der Ibiza Cupra um die Kurven und hält dabei dank ESC mit elektronischer Differenzialsperre auch auf engen Landstraßen sicher Kurs. Ein Kompressor im unteren und ein Turbolader im oberen Drehzahlbereich, der sich vorher zuschaltet und später

den Kompressor ganz ablöst, helfen dem 1,4-Liter-Motor auf die Sprünge. Der temperamentvolle Auftritt wird akustisch ab 4000 Touren von einem standesgemäß sportlichen Röhren begleitet. Wer will, darf mittels Wippen am Lenkrad auch selbst schalten. Wir bevorzugten für die manuelle Gangwahl im auch schon ausreichend dynamischen D-Modus allerdings überraschenderweise den sonst verschmähten klassischen Wählhebel – und entdeckten erstmals in einem solchen Fall beim einfachen Vor- und Zurückdrücken eine uns bis dato verborgen gebliebene absolute Schaltfreude. Enjoyneering!

23 590 Euro weist die Preisliste für die kleine Sportskanone aus. Damit ist der heißblütige Kleinwagen auf den ersten Blick nicht ganz so preisgünstig wie erwartet. Seat verweist allerdings auf die im Vergleich zur Konkurrenz umfangreiche und teils exklusive Serienausstattung inklusive Bi-Xenon-Scheinwerfer, das DSG, Climatronic und das portable Navigations- und Entertainmentsystem, mit dem sich unter anderem auch etliche Fahrzeugdaten auslesen lassen. So gibt es bis auf die Lederoption auf Wunsch auch nur noch stärkere Bremsen und ein Glasschiebedach. (ampnet/jri)

#### Daten Seat Ibiza Cupra

Länge x Breite x Höhe (m): 4,48 x 1,70 x 1,46

Motor: Vierzylinder, Kompressor und Turbo, 1390 ccm

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 6200 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 2000 - 4500 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,9 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 139 g/km

Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 6,9 Sekunden

Leergewicht: 1184 kg

Bereifung: 215/40 R17 87V

Preis: 23 590 Euro

Bilder zum Artikel:



Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.

Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.  
Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.  
Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.  
Seat Ibiza Cupra.



Seat Ibiza Cupra.

