

Impressioni di guida

La più potente Seat di sempre si trova a proprio agio tra cordoli e rettilinei, ma è anche in grado di gestire senza problemi il ménage quotidiano della guida urbana.



Quella spinta che ti “incolla al sedile”

Il propulsore **2.0 TSI che equipaggia la Seat Leon Cupra** eroga la bellezza di 300 CV, ma è soprattutto la coppia pari a 380 Nm disponibile da 1.800 a 5.500 giri/min. a impressionare favorevolmente. Ne deriva una spinta assai piena e vigorosa, che inizia a regimi appena oltre il minimo e termina solamente in prossimità dei 6.800 giri/min., quando **il limitatore entra in azione progressivamente**. Un motore pieno e vigoroso, quindi, in grado di far scattare la sportiva spagnola da 0 a 100 km/h in meno di 6”, a fronte di una velocità massima autolimitata a 250 km/h.

Cambio ultra rapido

La trasmissione verte sul **cambio doppia frizione DSG a 6 rapporti**, docile quel tanto che basta ad assicurare il giusto comfort nello stop and go del traffico cittadino e ultra rapido quando si spinge a fondo l'acceleratore. A questo riguardo, la funzionalità manuale è attuabile sia tramite i bilanceri al volante, sia attraverso la classica leva centrale che va spinta per salire di rapporto, nonché tirata per scendere.

Come dire l'esatto contrario di quanto suggeriscono le leggi della fisica. Ogni volta ci chiediamo il perché quasi tutte le vetture del Gruppo Volkswagen abbiano questo layout alquanto discutibile. In compenso, durante le "doppiette fotoniche" vi è un piacevolissimo "effetto backfire" agli scarichi che fa tanto auto da competizione.



Assetto a prova di circuito

La domanda sorge spontanea: "riuscirà una vettura a trazione anteriore come la Seat Leon Cupra a gestire come si deve la bellezza di 300 CV?" La risposta è affermativa, poiché anche guidando sportivamente in circuito le perdite d'aderenza delle ruote motrici sono minime, mentre il differenziale autobloccante VAQ limita fortemente il sottosterzo. Certo, se si compiono errori madornali di guida come accelerare forte in netto anticipo nelle curve, inevitabilmente la vettura tenderà a "smusare".

Inoltre, a contribuire fortemente al comportamento impeccabile, vi è l'Adaptive Chassis Control (DCC) che consente di adattare in maniera ottimale la vettura a ogni terreno e stile di guida in pochi millisecondi. Lo sterzo per parte sua vanta il Progressive Steering Control, che rende la guida diretta (ma non direttissima).

Grazie al Cupra Drive Profile, cinque sono le modalità differenti di guida selezionabili: Comfort, Sport, Eco, Individual e CUPRA. Quest'ultima rende la risposta dei comandi dell'acceleratore, del cambio DSG, del DCC, dello sterzo e del differenziale VAQ particolarmente grintosa e sportiva. E il divertimento nella guida in circuito come sulle

strade tortuose raggiunge l'apice.

Gian Marco Barzan

