

Exklusiv: Mit dem Seat Leon Cup Racer auf der Piste

Von Tim Westermann

Seat kehrt auf die Rennstrecken zurück. Mit fünf Rennen auf den Formel-1-Pisten Europas und einem Rennen auf dem Salzburgring versprechen die Duelle im „Seat Leon Eurocup“ heiße Tür-an-Tür-Duelle wie einst bei den legendären Tourenwagen. Das Werkzeug für diese neue Motorsportserie ist der brandneue Seat Leon Cup Racer.

„Cup“ und „Racing“ – wenn man diese Zutaten miteinander vermischt und noch eine gute Portion spanischer Emotionen hinzugibt, erhält man ein explosives Ergebnis. Die Konstrukteure bei Seat nennen es „Cupra“. Es ist jener Serien-Flitzer, der mit bis zu 280 PS für puren Fahrspaß sorgt. In der Baureihe des neuen Leon repräsentiert der Cupra jedoch noch nicht das Top-Modell, obwohl der straff abgestimmte Kompakte mit deutscher Volkswagen-Technik unterm Blechkleid ein rassiger Sportler ist. Ihm übergeordnet ist der komplett neu entwickelte Leon Cupracer. Dieser Tourenwagen verkörpert die neueste Evolutionsstufe der Seat-Ingenieure um Entwicklungs-Chef Matthias Rabe.

„Es ist so gut, dass Seat wieder Motorsport betreibt“, sagt Alejandro Mesonero, Chef-Designer bei Seat. Er hat sämtliche Anbauteile des Cup Racer entworfen. Der Wagen steht fett auf den 18-Zoll-Rädern – die Spur ist verbreitert. Aerodynamisch geformte Kotflügel und eine kompakte, schnittige Karosserieform mit großem Heckspoiler lassen vermuten, dass dieser Flitzer schnell sein muss. Dazu kommt eine gefällige hellgraue Lackierung mit knalligen orangenen Außenspiegeln. So stand er bereits Anfang März in Genf und ließ das Motorsport-Herz höher schlagen – verbunden mit dem Wunsch, diesen rassigen Spanier einmal selbst zu bewegen.

Sieben Wochen später auf dem F-1-Circuit de Catalunya vor den Toren Barcelonas: Sitz in die optimale Position rücken, Lenkrad ein wenig tiefer justiert, den rechten Fuß mal probeweise zwischen Gas und Bremse hin- und herwischen lassen – ein Kupplungspedal gibt's in den modernen Boliden ja nicht mehr. Dann: Gurte straffziehen, Zündung ein,

Druck auf den Starter. Der 2-Liter Turbomotor brabbelt. Ein leichter Touch mit dem Mittelfinger auf die DSG-Schaltwippe hinter dem Lenkrad, und der erste Gang ist drin. Der graue Seat Leon Cup Racer dröhnt die Boxengasse entlang. Die Ampel leuchtet grün. Der Renner katapultiert den Piloten hinaus auf die Piste und ein beeindruckendes Fahrerlebnis beginnt.

16 Kurven – neun rechts, sieben links, 4,665 Kilometer Strecke und eine Asphaltbreite von elf Metern. Das sind die Kerndaten des Circuit de Catalunya. Dieser Formel-1-Kurs gilt als Reifen-Killer, denn die meisten Kehren werden in hohem Tempo gefahren. Für das Cup-Fahrzeug ist jede einzelne davon ein gefundenes Fressen. Der Bolide agiert leichtfüßig wie ein Auto mit Mittelmotor. Zu schnell in die Kurve quittiert er mit langsam einsetzendem Untersteuern. Kurz das Gaspedal lupfen und schon kommt das Heck kontrolliert herum – vergleichbar mit dem „Torque-Vectoring“ bei Porsche. Damit kommt der Seat „verdammt schnell aus der Ecke“, wie die Racer sagen. Die Bremsen beißen kräftig zu und das perfekt abgestimmte Fahrwerk hält den Leon dabei schnurgerade auf Kurs, ohne ein nervöses, leichtes Heck.

Seat wird den neuen Renner im Rahmen seines Kundensport-Programms im europaweiten Markenpokal einsetzen. Start ist am ersten Maiwochenende am Nürburgring. Es folgen fünf weitere Rennen auf dem Salzburgring, in Silverstone, in Spa Francorchamps, Monza und das Finale auf dem Circuit de Catalunya. (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel



Der Autor im Seat Leon Cup Racer.



Seat Leon Cup Racer.



Seat Leon Cup Racer.



Seat Leon Cup Racer.



Seat Leon Cup Racer.



Seat Leon Cup Racer.



Seat Leon Cup Racer.
