



Kaj želite?

Res je, lahko bi si privoščili Golfa. Za zelo podobno ceno. Ampak na svetu je pač tako, da nekateri Golfa nočejo. Audi je predrag, torej ostane le še Altea (če Tourana izpustimo, ker je iste znamke kot Golf).

Zakaj omenjamo le Golfa in A3 (če Tourana spet izpustimo)? Zato, ker si lahko le v njih v tem razredu zaželite menjalnik, ki se ponaša ne le z oznako DSG, temveč tudi z najhitrejšim, hkrati pa tudi najbolj uglajenim ročnim ali samodejnim pretikanjem ta hip. Pozabite F430 (razen če je Spider, veter v lasih ima pač svoj šarm), pozabite M3, pozabite AMG-je. Če se želite ponašati z ne le tehnološko, temveč predvsem uporabniško najbolj dognanim menjalnikom ta hip, potem mora biti DSG. Pika. Če je povezan z dvolitrskim 140-konjskim dizlom, je odlično, a če bi bil povezan s 3,2-litrskim šestvaljnikom (in štirikolesnim pogonom), bi bilo še lepše. A tudi dražje. Torej naj ostane 2.0. TDI DSG. In ker gledamo na ceno in ne želimo Golfa, naj bo Altea. Preprosto, kajne?

Z dvolitrskim turbodizlom v nosu je Altea ta hip najbolj zmogljiva (res je, mirno lahko

zapišemo, da si lahko ta naziv deli z modelom 2.0 FSI z več konjskimi močmi, a manj njutonmetri in približno enakimi zmogljivostmi), praktično enako varčna kot njena šibkejša sestra (1,9 TDI), a na žalost tudi najdražja. Če bi sodili le po tehniki pod kožo, ji tega ne za zameriti. In ker so paketi opreme pri bencinskih in dizelskih motorjih enaki, ji tega torej ne zamerimo.

V obliko Altee se ni treba vtikati. Je napredna, športna, zanimiva. Brisalnika, pospravljena v A-stebrička, sta očem všečna (a imata težave ob sneženju), oblika je zaobljeno športna (in ob parkiranju nazaj malo nepregledna), dvojna izpušna cev je prijetna očesu, a ne naredi ničesar, da bi polepšala zvok motorja.

Za volanom se sedi dobro in ker sta pod nogami le dve stopalki (in zato odpade stopalka sklopke z volkswagnovsko predolгим hodom), je dober položaj za volanom kljub nekoliko (limuzinsko-kombijevskemu) visokemu sedenju lahko najti. Prestavna ročica bi bila lahko sicer manj podobna tistim v predpotopnih avtomatikah, a ker jo je treba le na začetku vožnje pomakniti v D in na koncu v P, ji to oprostimo. Vse ostalo opravi DSG sam, brez težav in tako, kot bi uganil, kaj želite.

Saj to želite, mar ne? ■



Seat Altea 2.0 TDI DSG Styleance

Cena osnovnega modela:	5.354.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.631.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=-4 °C / p= 1003 mbar / rel. vl.: 46 % / Stanje km števca: 2233 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,8 s
402 m z mesta:	17,9 s (131 km/h)
1000 m z mesta:	31,6 s (168 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V):	7,2/11,3 s
80-120 km/h (V/VI):	8,7/11,5 s

NAJVEČJA HITROST

202 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	44,2 m (AM meja 42 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	7,3 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopama - gume 205/55 R 16 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).

Mase: prazno vozilo 1545 kg - dovoljena skupna masa 2065 kg.

Mere: dolžina 4280 mm - širina 1768 mm - višina 1568 mm - prtljažnik 409 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,1/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ zmogljiv, a varčen motor

- ▼ izdelava nekaterih delov plastike
- ▼ prostornina prtljažnika
- ▼ preglednost nazaj

Končna ocena

Altea je že tako ali tako prijeten družinski avto z malo športne note (in nekaj pomanjkljivosti). Menjalnik podkrepi športne, turbodizel pa družinsko-varčne občutke.