



besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Pri Seatu verjamejo v življenje po smrti. Zato so obudili starega Audija A4, mu spremenili obliko ter vdihnili novo ime. Seat Exeo.

Posmrtno življenje

►► Seat je najšportnejša znamka v skupini Volkswagen, vendar do zdaj v svojem prodajnem programu ni imela (dinamične) limuzine v zgornjem srednjem razredu. Pri Audiju pa tradicionalno stavijo predvsem na udobje in luksuz, čeprav si kakšnega 'esa' (S3, S4 in tako naprej ...) pri vožnji po prehitelvalnem pasu na nemški avtocesti nikakor ne želite videti v vzratnem ogledalu. Kaj šele ekskluzivni R8. Če pogledamo na količino kilovatov, ki se skrivajo pod posameznimi motornimi pokrovi, Seatova športnost torej kar malce zbledi.

Nato pa so predstavili Exea. Seatov novinec naj bi zapolnil luknjo v prodajnem programu,

Iz oči v oči



Dušan Lukič

►► Je Exeo prvi Seat ali le preoblečeni (stari) Audi? Teško reči, vsekakor pa je avto, ki ga Seat v svoji ponudbi krvavo potrebuje. In ker je bil prejšnji A4 prodajna uspešnica že z Audijevo ceno, Exeo pa ima povsem Seatovo ceno, ne gre dvomiti, da bo pritegnil marsikoga – predvsem tiste, ki iščejo prostoren, cenovno ugoden in tehnično preizkušen avto. ◀◀



| Seat Exeo 2.0 TSI (147 kW) Sport



“Zgolj poskočen motor, školjkast sedež in športen volanski obroč že dolgo niso več dovolj za dober športni avtomobil.”

zgolj kompromis ter mu pritaknili le poskočen motor in nekaj športne opreme, saj je za temeljito predelavo (fine tuning) zmanjkalo časa. No, najverjetneje predvsem denarja, čeprav so ga naredili v zgolj 18 mesecih. Zato nikakor ne pričakujte preveč dinamike, preveč 'emocionov'. Zaradi Audijevega umirjenega limuzinskega okolja bi se mogoče vseeno bolje izkazal s kakšnim turbodizlom? Najverjetneje. Navsezadnje se pri Seatu že hvalijo, da je Exeo zelo priljubljen kot službeni avtomobil (službeni avto leta 2009 v Nemčiji po izboru revije Firmenauto ter nemške organizacije DEKRA), in so modro tiho glede športnosti. Zgolj motor, sedež in volanski obroč že dolgo niso več dovolj za dober športni avtomobil, ker dobro vedo tudi v Seatu.

Zato lahko najprej ugotovimo, da je motor izvrsten, če spregledamo visoko porabo goriva tudi pri umirjeni vožnji in nekaj oklevanja pri nežnem speljevanju, kar je moteče predvsem v mestni gneči. Školjkasta prednja sedeža sta odlična, če vas okoli pasu zmore objeti vaša boljša polovica, saj so bočne opore bolj pri-

merne za suhce kot za debe ... hmm ... nesuhe voznike. In volanski obroč pade v roke, kot bi se z njim rodili. Ob tem se lahko pohvali tudi s športno majhno varnostno blazino in nemotečimi gumbi ter vrtljivimi vzvodi, s katerimi upravljamo radio in telefon (bluetooth). Potem pa je, kot že rečeno, športnosti konec in začne se udobje. Opreme je dovolj, še najbolj pa navdušijo materiali v notranjosti. Predvsem armaturna plošča je čista kopija Audijeve, zato so tipke priročne, lepe in dajejo občutek vrhunske kakovosti. Tistega občutka cenene plastičnosti, ki so ahilova peta drugih Seatov, v tem avtomobilu ne boste doživeli. Če smo nazornejši: pokrijte znak na volanskem obroču in videli boste, da tudi lastniki Audijev ne bi ugotovili, da sedijo v Seatu. Po našem mnenju je prav v notranjosti Exeo najbolj napredoval v primerjavi z drugimi Seati, saj smo bili pri zunanosti neenotni, ali je zadevek v polno ali zgolj izhod v sili. Navkljub agresivnemu zaključku izpušne cevi, ki se pri najmočnejšem Exeu konča na obeh koncih zadka, medtem ko imajo preostale različice

dva zaključka na levi strani, črnim šipam in velikim 17-palčnim aluminijastim platiščem ...

Da je Exeo čistokrvni Audi, dokazuje tudi dolg hod stopalke za sklopko (ha, tega pa ne morejo skriti) in natančen, vendar počasen ročni šeststopenjski menjalnik. Na samodejni način pretikanja Multitronic bo po predvidevanjih treba počakati vsaj do konca leta, pa še to naj bi bilo na voljo le pri različici 2.0 TSI. Če smo se potolazili, da Exeo ni športnik, pač pa le hitrejša poslovna (hm, raje bomo rekli službena) limuzina, potem vam tudi športno podvozje ne bo šlo tako na živce. Večvodilna prednja in zadnja prema sta namreč naravnani bolj na togo, kar boste občutili predvsem na razritih cestah, vendar pa premalo dodelani, da se avtomobil pri dinamičneje odpeljanih ovinkih ne bi nagibal oziroma izgubljal trakcijo. Seveda lahko govorimo o kompromisu, zato se po planskih serpentinah nikar ne šopirite preveč, saj vas bo kakšen (tudi podhranjen) Leon pojedel za zajtrk. Volanski sistem je zaradi serijskega Servotronic (servovolana, ki deluje glede na hitrost) primerno nežno posreden na parkirišču

ob tem pa malce izpraznil Audijeva skladišča, saj je – kar v skupini Volkswagen sploh ne skrivajo – le preoblečen Audi A4 prejšnje generacije. Zunaj so mu dodali nekaj Seatovih potez, v notranjosti volanski obroč s španskim znakom, in novinec naj bi predvsem z ugodno ceno ter preverjeno tehniko še naprej zadovoljeval kupce. Na testu smo imeli najšportnejšo različico, ki se je bohotala z dvolitrskim prisilno polnjenim motorjem, ki sliši na oznako

TSI. Kar 147 kilovatov oziroma okroglih 200 'konjev' naj bi obujenega pokojnika znova oživilo, skupaj z njim pa tudi dinamičnega Seatovega voznika. Saj veste, auto emocij namiguje predvsem na čustva, emocije. In Seat naj bi imel zopet avtomobil, ki bi športnost nosil v krvi. A ni tako.

Močan motor, ki se zlahka zavrti do 7000 vrtljajev, čeprav je za normalno delovanje povsem dovolj tisočak manj, kjer se rdeče

polje na merilniku vrtljajev dejansko začne, školjkast sedež in športen volanski obroč niso dovolj, da bi temu Seatu pritaknili žig športnega. Čeprav se v imenu hvali z opremo Sport in med dodatno opremo celo s športnim podvozjem, 'pripelje' voznika žejnega čez vodo. Seat Exeo Sport ni napet atlet, pač pa kot dinamična poslovna limuzina bolj nemirni mladi kravatar. Seveda pri Seatu znajo delati športne avtomobile, zato so pri Exeu naredili



in odločno neposreden pri večjih hitrostih, a je dodatek spet serijski zgolj pri 2.0 TSI.

Pri opremi ne boste razočarani, saj ima Exeo šest varnostnih blazin (s kolenskim celo sedem na drugih trgih), serijsko samodejno dvokanalno klimatsko napravo (ki deluje odlično tudi pri najhujši poletni pripeki!), izklapljiv stabilnostni sistem ESP, od Audija skopiran in pregleden potovalni računalnik ter tempomat. Med dodatno opremo svetujemo prostoročni sistem telefoniranja. Zaprt hlajen predalnik pred sovoznikom, termoizolacijsko vetrobransko steklo in zatemnjene zadnje šipe pa bodo cenili prav vsi potniki, tudi otroci, ki jih boste

lahko pripeli s pritrdišči Isofix. V prtljazniku je prostora za 460 litrov, ki ga lahko povečamo zaradi preklopljive zadnje klopi v razmerju 40 : 60. Prtljajnik je načeloma lepo obdelan, oborožen s štirimi sidrišči in 12-voltno vtičnico za hladilno torbo, edina črna pika je neobdelana zgornja stranica, ki Audiju (ups, oprostite, Seatu) ni ravno v ponos. Za kakšen liter več pa boste morali počakati na kombijevsko različico z oznako ST.

Bolj ko preiščujemo o Exeu, bolj imamo občutek, da se bodo zanj odločali prej lastniki

Audijev kot lastniki Seatov, saj je tudi počutje za volanom bolj nemško kot pa špansko. No, vsaj tisti Audijevi pristaši, ki niso obremenjeni z znakom in prestižem. Da je Seat Exeo najcenejši Audi in eden najdražjih Seatov, pa tako ni treba poudariti. A če se boste odločili za boljšo različico, denimo 2.0 TSI z nekaj dodatne opreme, je ponudba za ta denar že pestra. Huda tekmeča sta že Škoda Octavia RS ali Renault Laguna GT, da o močnejših Mondejih, Mazdah6 ali ne nazadnje Passatih sploh ne govorimo. ❄❄

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Štranski varnostni blazini zadaj	207
Bluetooth povezava za mobilni telefon	328
Dodatno zatemnjena zadnja stekla	207
Termoizolacijsko vetrobransko steklo	259
Paket Ambient	181
Hladilni predal	77
Biksenonski žarometi	987
Električni paket	623

Tabela konkurence

MODEL	Seat Exeo 2.0 TSI (147 kW) Sport	Volkswagen Passat 2.0 TSI (147 kW) Edition	Renault Laguna 2.0T (150 kW) GT	Ford Mondeo 2.5T (162 kW) Ghia (4 vrata)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.984	1.984	1.998	2.521
največja moč (kW/KM pri 1/min)	147/200 pri 5.100-6.000	147/200 pri 5.100-6.100	150/204 pri 5.000	162/220 pri 5.000
največji navor (Nm pri 1/min)	280 pri 1.800-5.000	280 pri 1.800-5.000	300 pri 3.000	320 pri 1.500-4.800
dolžina × širina × višina (mm)	4.661 × 1.772 × 1.430	4.785 × 1.820 × 1.472	4.695 × 1.811 × 1.445	4.844 × 1.886 × 1.500
največja hitrost (km/h)	241	235	232	245
pospešek 0-100 km/h (s)	7,3	7,6	7,8	7,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,9/5,8/7,7	11,0/6,1/7,9	11,5/6,5/8,2	13,6/6,8/9,3
cena osnovnega modela (evri)	25.133	28.156	29.990	26.960

Tehnični podatki

CENA:	(Porsche Slovenija, d. o. o.)	Garancija:	4 leta splošne garancije, neomejena mobilna garancija, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za pranje.
1.6 Reference:	19.902 EUR		
2.0 TSI Sport:	25.133 EUR		
Testno vozilo:	28.002 EUR		
Moč:	147 kW (200 KM)	Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.
Pospešek:	8,4 s		
Največja hitrost:	241 km/h		
Povpr. poraba:	11,5 l/100 km		

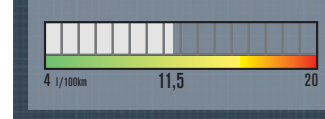
STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
redni servisi, dela, material:	959	kasko zavarovanje (2):	5.490
gorivo	12.650		
gume (1):	2.155	Skupaj:	34.467
izguba vrednosti po 5 letih:	8.193	Strošek za prevoženi km:	0,34 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	5.020		

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 28 °C / p = 1029 mbar / rel. vl. = 26 % / Game: Prati P Zero Rosso 225/45R 17 W / Stanje kilometrskega števca: 4.893 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	8,4
402 m z mesta:	16,0 (145 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV,VI):	9,0 s/13,9
80-120 km/h (VI,prestava):	11,0 s/15,9
Največja hitrost	241 km/h (VI, prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,8
največje povprečje	13,2
skupno testno povprečje	11,5



Trušč v notranjosti	dB
Prestava III, IV, V, VI:	56, 54, 53, 52
50 km/h:	60
90 km/h:	66
130 km/h:	65
Prosti tek:	64, 64

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	61,7
od 100 km/h:	37,4 (AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

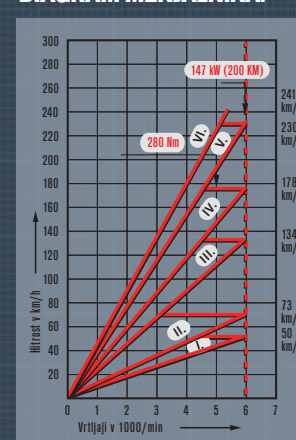
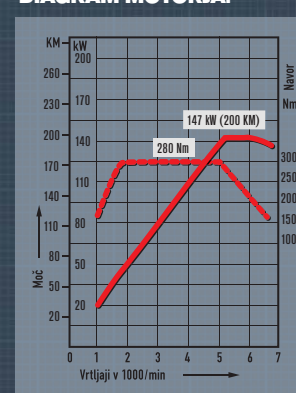


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

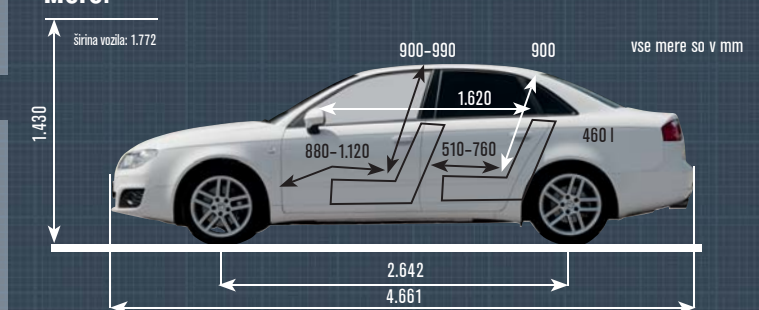
Poskočen motor in školjkasta sedeža še ne pomenijo, da je Exeo športnik. Povprečna ocena bo kar primerna.

1 Seat Exeo 2.0 TSI (147 kW) Sport

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 82,5 × 92,8 mm - gibna prostornina 1.984 cm³ - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.100-6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 74,1 kW/l (100,8 KM/l) - največji navor 280 Nm pri 1.800-5.000/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,667; II. 2,053; III. 1,370; IV. 1,032; V. 0,800; VI. 0,658; - diferencial 3,750 - platišča 7J × 17 - gume 225/45 R 17 W, kotalni obseg 1,91 m. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.430 kg - dovoljena skupna masa 1.990 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.400 kg, brez zavoro: 650 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 241 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 10,9/5,8/7,7 l/100 km, izpust CO₂: 179 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.772 mm - kolotek spredaj 1.522 mm - zadaj 1.523 mm - rajdni krog 11,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.460 mm, zadaj 1.420 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 540 mm, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 70 l.

Prostornina prtljaznika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - ISOFIX - servovolan - deliva zadnja klop - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljiv volanski obroč - po višini nastavljiv volanovnik in sovoznikov sedež - meglenski spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	9	Dovolj prikupen in prepoznaven, čeprav podoben prejšnjemu Audiju A4.
Notranost (125)	94	Dobra ergonomija (vključno z Audijevimi minusi), zelo prijetni materiali in primerna založenost z opremo.
Motor, pogon, podvozje (65)	54	Poskočen, čeprav zejen motor in razmeroma mehko podvozje. Oznake Sport si razen motorja ne zaslužijo noben mehaniški sklop avtomobila.
Vozne lastnosti (70)	56	Če hočete hitro limuzino, ki se počuti doma na avtocesti, je Exeo pravi. Za ovinke pa bi si želeli boljše podvozje.
Zmožljivosti (35)	30	Mislím, da bodo le redki razočarani tako nad pospeški kot tudi prožnostjo in največjo hitrostjo.
Varnost (45)	34	Ima vse, kar spada v osnovno opremo takih limuzin, nima pa aktivnega tempomata, sistema za opozorilo mrtvih kotov ...
Gospodarnost (65)	35	Poraba je kar velik minus tega avtomobila, prav tako spada cena le v zlato sredino. Zato pa ima odlično garancijo!
Skupaj	312	Z Exeom je Seat veliko pridobil. Sploh v notranosti, kjer se počutite kot v Audiju A4. A z boljšo opremljenostjo in zmožljivimi motorji tudi njegova cena naraste. Zato velja, da je Exeo med najdražjimi Seati, toda še vedno najcenejši Audi.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ zmožljivost motorja
- ▲ materiali v notranosti
- ▲ školjkast sedež in športen volanski obroč
- ▲ preglednost merilnikov
- ▲ hlajen predalnik
- ▲ natančnost menjalnika, čeprav je počasen
- ▲ termoizolacijsko vetrobransko steklo
- ▼ dolg hod stopalke za sklopko
- ▼ športno podvozje pri dinamični vožnji
- ▼ poraba goriva pri umirjeni vožnji
- ▼ majhna luknja v prtljaznik
- ▼ različica 2.0 TSI ni več poceni