

Njen ali njegov?



V drugi najbolj športni različici Leona (po hierarhični lestvici je namreč nad njim le Cupra) izbrskamo pod motornim pokrovom - turbodizelski motor. Ali je to bogokletno ali realnost, ki bo vedno pogostejša? Preberite si, kako se je odrezal Seatov dizelski GTI.

Besedilo **Aljoša Mrak** Foto **Aleš Pavletič**

Zvsemi dodatnimi spojlerji, nižjimi pragovi in aluminijastimi 17-palčnimi kolesi, na katera so natakneli visokozmogljive nizkopresečne gume, je videti na prvi pogled kot Cupra. Tega mu v nobenem primeru ne moremo šteti med slabosti, saj je Cupra nesporno že na prvi pogled zelo športen avtomobil. Zato sem vsako jutro z veseljem sedel med športno zaobljene karoserijske obline, čeprav je bila temperatura blizu desetim stopinjam. In - da so se nižje temperature takrat še bolj zažirale v kosti - se je očitno tudi v Sloveniji začela deževna doba. Prve metre vožnje od doma sta se pokazali najslabši lastnosti tega avtomobila. Značilnega ropotanja neogretega

dizelskega motorja se pač na noben način ni dalo preslišati, čeprav sem hkrati namenil plus žvižganju turbopuhala. Saj veste, tisti »fijuuu« se zgodi vsakič, ko spustite stopalko za plin, in vozniku se tako kmalu dvigne krvni tlak na adrenalinsko raven. Vsaj meni in podobnim »avtomobilskim norcem«, ko nam je legendarna Lancia Delta Integrale nekako merilo pri prijetnem in všečnem žvižganju izpod motornega pokrova. Toda prav vsakokratnemu prebujanju turbopuhala sem prištel drugo pomanjkljivost, saj je navkljub zelo nežnemu pospeševanju »zagrabil« pri številki 2.000 na merilniku vrtljajev, nato pa je Leon začel svoj ritual vrtenja prednjih pogonskih koles v praz-

no in posledično sprožil delovanje sistema proti zdrsavanju TCS. Hočeš ali nočeš, motor s turbopuhalom naenkrat zaduha s polnimi pljuči, kar je na suhem prijetno (*ko te prilepi na sedež skoraj kot astronauta v izstrelitveni raketi*), na spolzkem pa moteče. Zato se prilagodljiv voznik zaloti, da takoj pretakne v višje prestave (kar zopet izpostavi prej omenjeno pomanjkljivost, to je motorno lenobo pod 2.000 vrtljaji), še raje pa začne milimetrsko uravnati stopalko za plin. Kako, sprašujete? Spelješ z dobršno mero plina, takoj ko začne pod motornim pokrovom žvižgati, pa stopalko za plin le božaš. Da, le na tak način varčuješ s hudičevimi dragimi in tudi dobrimi nizkopresečnimi

gumami, ki - tudi ali predvsem na testnem avtomobilu - kmalu začnejo zgubljati globino profila. Zato je bila vožnja po dežju še toliko bolj mučna, zaviranje na meritvah (suha podlaga!) pa izredno uspešno.

V morju oblikovalsko sivih avtomobilov na parkirišču je Leon izstopal, saj je bilo vsakomur jasno, da se pod izrazitimi spojlerji skriva poskočen motor. Toda tudi v notranjosti ne razočara, saj kar kipi od športnosti: školjkasti športni sedeži, trikraki volanski obroč, šeststopenjski menjalnik. Izvrsten položaj za volanskim obročem (po višini nastavljen školjkasti sedež, vzdolžno in po višini nastavljen športni trikraki volanski obroč) in nekaj športnih dodatkov (recimo ponoči rdeče obarvani merilniki) ti sčasoma zlezejo pod kožo, se ti prikupijo, čeprav o kakšnem oblikovalskem uspehu v notranjosti pač ne moremo govoriti. Pa tudi kakovost izdelave sploh ni slaba, čeprav na splošno Seati naj ne bi sloveli kot prav kakovostni avtomobili. Je torej ta »sloves« sploh upravičen?

Mogoče ni najbolj primerno, vendar se primerjava s Volkswagnovim Golfom GTI TDI ponuja sama od sebe. Sorodstvene vezi med nemško in špansko znamko so le preveč prepletene, Audijev neuničljivi TDI pa je skupen obema avtomobiloma. Seat Leon 1.9 TDI Top Sport proti Volkswagnovemu Golfu 1.9 GTI TDI četrte generacije (Golfa GTI pete generacije še ne prodajajo), dva športnika nižjega srednjega razreda, o katerih zaradi zmogljivosti sanjajo mulci že od malega, toda hkrati z navitimi turbodizelskimi motorji predstavljata nov rod športnih avtomobilov. Po nekajdnevem križarjenju po Sloveniji sem se spraševal, zakaj ni več podobnih Leonov pri nas. Listanje po ceniku mi je dalo jasen odgovor: takle Leon stane okroglih pet milijonov štiristo tisoč tolarjev, za primerljivega (še starega) Golfa GTI TDI pa je bilo treba v prodajalni odšteti pet milijonov šesto tisoč tolarjev. Potem mora biti jasno vsakomur, da so za dvesto tisoč tolarjev razlike Slovenci veliko raje stavili na nemški dvojni V, čeprav se je (in se še) s tako cenovno politiko dela krivica španski znamki. Razlog, zakaj tudi turbodizelskega Golfa TDI GTI ne vidite pogosto na cesti, je znova cenik, saj je 1,8-litrska različica GTI s turbopuhalom stala kar petsto tisoč tolarjev manj. VW Golf 2.0 TDI Comfortline pete generacije s 140 KM pa prileze malce čez pet milijonov, tako da ostane nekaj »drobiža« tudi za bogatejšo opremo, sicer Leonov glavni adut!

Seat Leon 1.9 TDI (150 KM) Top Sport je le za poznavalce, ki radi izstopajo, ki ljubijo špansko temperamentnost. In za drugačnost je treba tudi doplačati, čeprav je Leon Top Sport cenovno nerazumljivo precenjen. Žal, bom dejal, saj sem prepričan, da bi bil všeč tako njemu kot njej. ■



V morju oblikovalsko sivih avtomobilov na parkirišču je Leon izstopal, saj je bilo vsakomur jasno, da se pod izrazitimi spojlerji skriva poskočen motor.



CENA OSNOVNEGA MODELA: 5.365.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 5.470.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: 8,5 s
402 m z mesta: 16,3 s (139 km/h)
1000 m z mesta: 29,9 s (174 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV./V.): 10,0/18,0
80-120 km/h (V./VI.): 9,4/14,4

Največja hitrost
215 km/h (VI. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 35,4 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 10,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1896 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1900/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE040).

Mase: prazno vozilo 1350 kg - dovoljena skupna masa 1835 kg.
Mere: dolžina 4183 mm - širina 1742 mm - višina 1439 mm - prtljažnik 340-656 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - poraba goriva (ECE) 7,1/4,3/5,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ navor
 - ▲ šeststopenjski menjalnik
 - ▲ izklopljiv TCS
 - ▲ lega
 - ▲ oprema
 - ▲ položaj za volanom
 - ▲ »žvižganje« turbine
- ▼ hrupnost pri mrzlem motorju
 - ▼ cena
 - ▼ trši volanski mehanizem (parkirišče)
 - ▼ »turboluknja« do 2.000/min