

TEST - SEAT LEON 1.9 TDI SIGNO

Le jaz, le ti, le on! Leon?



Jaz bi ga imel.
On ne! Kaj pa
ti? Meni je
lep. Njemu

ni všeč! Kaj pa tebi?

Pri vsakem novem avtomobilu se pojavi nešteto vprašanj in nešteto mnenj. Mnenja o lepoti so različna, o uporabnosti tudi, o kakovosti pa so dejstva bolj ali manj jasna. Že po pravilu je vsak avtomobil boljši od svojega predhodnika. Gledano splošno, seveda. Tako je tudi Leon boljši. Pravzaprav je vsaj tako dober, kot predpisuje koncern Volkswagen.

Nobena skrivnost ni, da španski Seat odlično posluje, odkar ga je v osemdesetih letih vzel pod svoje okrilje nemški velikan. Nobena skrivnost ni, da so Seati vse boljši avtomobili. In nobena skrivnost ni, da so to pravzaprav vse bolj Volkswagni. Vendar pa izžarevajo nekakšen svojstven temperament, ki jim ga vsekakor ne moremo oporekati.

Kljub skupni koncernski mehaniki se na zunaj avtomobili med seboj pošteno razlikujejo.

Seat ima prepoznavno obliko, ki je iz modela v model čedalje bolj samosvoja. Dobiva podobo in markantne poteze, ki so določenim modelom skupne, pa spet pri določenih tako različne.

Ce boste pogledali Leona od spredaj, vas lahko oblika pošteno zavede. Ne, to ni Toledo! Poglejte ga vendar še od zadaj. Sedaj je takoj vse jasno! Razlikuje ju dobrih 25 centimetrov dolžine. Leon je namreč za ravno toliko krajši od Toleda.

Pa ni vse samo v velikosti, tudi oblika je nezmotljivo prepoznavna. Zelo okrogel, najprej položno, potem pa odsekano prirezan zadek je značilnost kompaktnih limuzin, kot je Leon. Kompaktnost se odraža v prostornosti potniškega prostora in hkrati v skromnih zunanjih dimenzijah. Prtljajnik tukaj najbolj trpi, vendar Leonov kljub temu ni med najmanjšimi. Lepo obdelan, ponoči razsvetljen in postopno povečljiv z zlojljivo klopjo je vsestransko uporaben. Seveda ne smemo pozabiti petih vrat, vrat prtljajnika, ki s široko odprtino uporabnost avtomobila le še povečajo.

V dnu prtljajnika je prava rezervna guma, razveseljujejo pa drobni detajli, kot so 12-voltna vtičnica, obročki za pritrdjevanje prtljage in kot rolo

zlojljive nosilne vrvice na zadnji polici. Polica je kompaktna, kljub temu pa jo lahko hitro in enostavno odstranimo. Uigranost vseh detajlov v prtljajniku, bodisi v normalnem bodisi povečanem stanju, je dokaz, da je vse skupaj skrbno načrtovano. Zlaganje sedežne klopi in naslona je takšno, kot smo pri koncernu VW navajeni: najprej se dvigne in prevrne sedežni del, nato z zatičem na vrhu naslona prevrnemo še naslon. Pri tem opravi povzročajo največ preglavic vzglavniki, ki jih je treba izvleči iz njihovih ležišč in spraviti. Kam? Nekam žel! Malo iznajdljivosti vam pri tem ne bo škodilo. Če pri zlaganju nekoliko nagajajo, pa v normalnem položaju zelo malo ali skoraj nič ne ovirajo pogleda nazaj. Tudi srednji vzglavnik je lepo nizko pospravljen. Kar pa je pravzaprav pomembnejše od tiste nerodnosti pri zlaganju.

Vas Leon na kaj spominja? To bo prav gotovo zaradi preskušene recepta, ki so ga uporabili že pri Volkswagnu. Golf in Bora - kombilimuzina in





Na voznikovih vratih so stikala za pomik vseh štirih šip, stikalo za zaklepanje pomika šip, stikalo za zaklepanje vrat in stikalo za pomik in zlaganje zunanjih ogledal. Vse električno!

limuzina. Leon in Toledo - približno ista pesem. Le da so Golfu dodali zadek, Toledu pa so ga odrezali. In da se Bora rahlo razlikuje od Golfa tudi pri prednjih lučeh. Pri Toledu in Leonu sta prednja dela popolnoma enaka. Mogoče bo tiste, ki jim avtomobili niso toliko mar, presenetilo tudi dejstvo, da so si pod kožo skoraj popolnoma enaki kar vsi štirje. Pač posledici



Prijeten življenjski prostor - priročna, pregledna stikala, nekoliko nepreglednejši radio, spet pregledna klimatska naprava in solidno velik predal pred sopotnikom



Sedež: nadpovprečno dolg sedalni del, dobro oprijemljiv bočni naslon, prava trdota in dobra nastavljivost po višini



Podnevi v redu, ponoči moteča rdeča osvetlitev

ca politike zmanjševanja stroškov v koncernu. Pa vendar so si po zunanosti tako različni!

Seat Leon z obliko že rahlo spominja na kupeje. Privzdignjen in odsekan zadek deluje nekako športno. Visoko vgrajene ovalne zadnje luči so skladno vdolane napol v blatnik in napol v pokrov prtljažnika. Veliko prazno površino pokrova prtljažnika pa razbije velik Seatov S, ki je hkrati tudi domiselno in uporabno oblikovana ročka za odpiranje. Celoto zaključujeta spodaj kompakten odbijač, zgoraj na zgornjem robu zadnje šipe pa diskreten spojler(ček) z vgrajeno tretjo zavorno lučjo. Nad spojlerjem na strehi je privita antena, in sicer tako, da se je ne da enostavno odviti, pač pa le poklopiti. Zbiralcem trofej so tako malce zagrenili življenje. In moram priznati, da mi je Leon všeč! Deluje nekako mladostno in dinamično. Bolj zadržana je Leonova notranjost. Merilniki, ročice, stikala in materiali so preverjeno uporabni. Volanski obroč je prijetno majhen in oblečen v usnje ter dobro oprijemljiv. Tri prečke so dobra rešitev, vendar oblika

ni prav posrečena. Preveč je izrazito poudarjenih robov in videz je nekako odbijajoč. Merilnikom samim po sebi ni kaj

Seat Leon z obliko e rahlo spominja na kupeje.

dosti očitati, le rdeča osvetlitev ponoči mogoče preveč bije v oči. Poleg vsega se je z reostatom tudi ne da povsem zatemniti. Razen teh dveh zamer je počutje v avtomobilu odlično. Dovolj dolg sedalni del sedeža daje dobro oporo, nastavljenost sedeža in volanskega obroča (višina in globina) pa je kombinacija, ki mora ustrezati prav vsakomur. Tudi vzdolžni pomik sedeža je nadpovprečno izdaten, le višina nad sedežem ne bo



Prepoznavna silhueta. Leon!

ustrezala tistim (višjim), ki želijo voziti s klobukom na glavi. V Leonu se bodo dobro počutili

tudi potniki na zadnji klopi, saj so jim namenili kar precej prostora, tako v dolžino kot v višino.

IZ OČI V OČI



Avto dopadljivo rumene barve, izstopa v sicer dolgočasnem slovenskem voznem parku in vam tako zagotovi pozornost mimoidočih. Lahka platišča in odbijači v barvi karoserije poudarjajo dinamičnost, ki se skriva pod motornim pokrovom. V notranjosti vas pričakajo trše oblaženi športni sedeži, odlična klimatska naprava in dober avdiosistem za popestritev poti. Na kratko povedano: avto-

mobil, ki bi ga z veseljem vozil vsak dan.

Peter Humar



Zadetek v polno. Leon je odličen kompromis med športnostjo in uporabnostjo. Podvožje je

sicer res rahlo pretrdo, vendar se za to oddolži z odlično lego na cesti. Prostorna notranjost in dobra izdelava sta le še desert po dobrem kosilu.

Dušan Lukič

Motorna paleta Leonov obsega nekaj bencinskih in nekaj dizelskih različic. Vse seveda spet prihajajo iz koncerna VW, tako da ni na tem področju nič presenetljivo novega.

Preskušeni 110-konjski turbodizel z neposrednim vbrizgom goriva v valje in turbino s spremenljivo geometrijo lopatic je čedalje bolj dodelana in zanesljiva zadeva. Je najmočnejši turbodizel v ponudbi. Dobre lastnosti tega motorja so velika prožnost in velik navor že pri zelo nizkih motornih vrtljajih. To v praksi pomeni, da dobro poskoči že takoj iz prostega teka. Zaloga moči se lepo zvezno povečuje in motor suvereno deluje brez nepotrebnega cukanja ali zaganjanja ali kake tur-

boluknje. Hrupnost je pri majhnih hitrostih znosna in takšna ostane tudi pri povečevanju hitrosti. Zvočna izolacija Leona je torej med boljšimi.



Aluminijasto platišče se mu lepo poda.

Menjalnik ni najhitrejši ali najmehkejši, je pa dovolj zanesljiv in natančen. V kombinaciji s prožnim motorjem včasih lahko z njim tudi malo lenarimo.



Trdo vzmetenje - kolo v zraku!



Oblika naredi - avtomobil.



Prtljažnik od znotraj navzven ...



... In prtljažnik od zunaj navznoter



Vrata prtljažnika se odpirajo zlahka in dovolj visoko.

In ker Seat Leon je sodoben avtomobil, vse te možnosti ponuja. Nesmiselno je naštevati vse možnosti in različice, saj si potem vsak na koncu izbere nekaj svojega. Je pa dejstvo, da sodobna pomagala zelo olajšajo vožnjo in jo naredijo prijetnejšo. In na koncu se zastavlja samo še vprašanje: Bom vozil Seata le jaz, le ti ali Leon?

Igor Pucihar

Da hoče Leon biti tudi malo športnika, bo jasno takoj, ko zapeljete na kakšen neraven del ceste. Takrat se začuti trdo nastavljeno vzmetenje, ki je lahko za tiste, ki so vajeni mehkejših avtomobilov, tudi moteče. Saj vemo, da niso vsi pristaši športne vožnje. Tudi »teren-skim« vožnjam se z Leonom izogibajte. Nizek trebuh pod motorjem lahko kaj hitro popraska po tleh in v najboljšem primeru se bo zaščitna plastika le toliko snela, da se bo vlekla po tleh, lahko pa tudi odpade. Za »v hribe« torej ni najprimernejši.

Kako je z opremo, je pri Volkswagnu, pardon, Seatu že znano. Nekaj je je že v osnovnem paketu, veliko več pa še na doplačilnem seznamu. Dejstvo je, da je mogoče dobiti veliko opreme, od samodejne klimatske naprave, daljinskega zaklepanja, električnega nastavljan-

"e boste pogledali Leona od spredaj, vas lahko oblika po teno zavede. Ne, to ni Toledo!

ja in zlaganja zunanjih ogledal, prednjih stranskih varnostnih blazin do ABS, EBV, ESBS, EDS in podobnih kratic, ki čedalje manj pomenijo kupcu, jih pa na kratko lahko združimo v varnostno elektroniko, ki pomaga voziti sodoben avtomobil.

SEAT LEON 1.9 TD | SIGNO (110KM) 81 kW (110 KM) • 11,2 s • 193 km/h • 5,0 l/100km • 3.537.617 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,9
0 - 80 km/h:	7,9
0 - 100 km/h:	11,3
0 - 120 km/h:	16,6
0 - 140 km/h:	23,8
1000 m z mesta:	33,2

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	36,1
1000 m od 40 km/h (V.):	40,8

Največja hitrost 197 km/h (V. prestava)

Poraba goriva

l/100km	6,3
najmanjše povprečje	6,3
največje povprečje	9,1
skupno testno povprečje	7,6

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	dB
50 km/h	57	56	56	
100 km/h	65	62	62	
150 km/h		69	68	
Prosti tek			42	

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	56,9
80	75,3
100	99,8
120	113,5
140	131,3
160	151,9

Zavorna pot

m	102,8
od 150 km/h:	45,1

Okoliščine meritev

T = 22 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 55 %

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

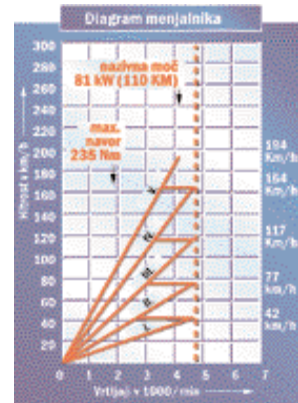
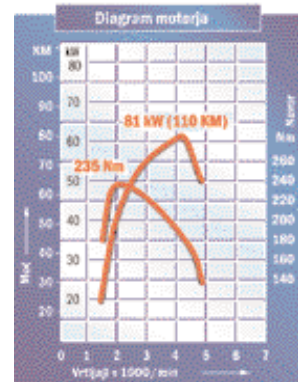
1 leto splošne garancije brez omejitve kilometrov, 3 leta mobilne garancije, 12 let na prerjavenje

Obvezno zavarovanje:

58.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

98.000 SIT



CENE

Testirani model

3.537.617 (Porsche Slovenija)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	3.188.995
Kovinska barva	73.474
Klimatska naprava (climatronic)	262.567
Dvižna streha električna	146.947
Alarmna naprava	31.783
Tipalo za dež	26.546
Stranske varnostne blazine	75.235

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	32.950
Prednja meglenka	17.243
Prednji odbijač	57.477
Prednja maska	4302
Prednja šipa	42.126
Znak	1160
Prednji blatnik	25.525
Zadnji odbijač	50.515
Zunanje ogledalo	18.250
Lahko platišče	40.000

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,5 × 95,5 mm - gibna prostornina 1896 cm³ - kompresija 19,5 : 1 - največja moč 81 kW (110 KM) pri 4150/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 42,7 kW/l (58,0 KM/l) - največji navor 235 Nm pri 1900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vodena rotacijska črpalka za vbrizg (Bosch VE) - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 5,2 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 90 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,778; II. 2,063; III. 1,348; IV. 0,967; V. 0,769; vzvratna 3,600 - prestava v diferencialu 3,389 - platišča 6 J × 15 - gume 195/65 R 15 (Dunlop SP Sport 200 E), kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 44,0 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4183 mm - širina 1742 mm - višina 1439 mm - medosna razdalja 2513 mm - kolotek spredaj 1513 mm - zadaj 1494 mm - najmanjša razdalja od tal 155 mm - rajdni krog 11,2 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1550 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 910-970 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1090 mm, zadnja klop 870-620 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 340-656 l - posoda za gorivo 55 l

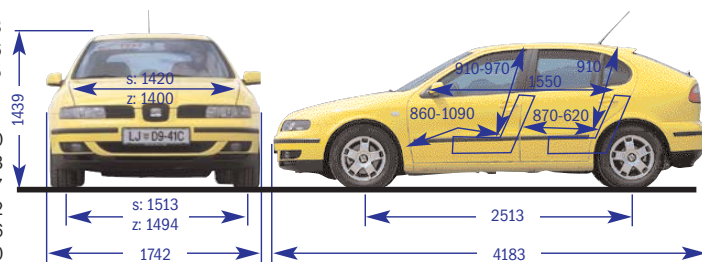
Mase:

prazno vozilo 1239 kg - dovoljena skupna masa 1780 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva (ECE) 6,6/4,1/5,0 l/100 km (plinsko olje)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Skladna oblika in preverjena mehanika so recept, ki ne more izveneti v prazno. Seat Leon je bolj dinamičen kot ne, bolj oblikovalsko samosvoj kot ne in bolj zanimiv kot ne.

☒ oblika	☒ nizko dno vozila
☒ oprema	☒ trdo vzmetenje
☒ dobra klimatska naprava	☒ nepopolna zatemnjenost
☒ motor (prožnost, zmogljivosti)	☒ armaturne plošče
☒ vodljivost	☒ (pre)majhno desno
☒ zvočna izolacija	☒ zunanje ogledalo
☒ sedeži (oprijemljivost, velikost, oblika)	