

# Katera

Lev?  
Preveč razlogov  
govori proti.

# žival?



me tega avtomobila res 'nesramno' vzbuja asociacijo na leva pa tudi domači zastopnik je na predstavitev prve generacije Leona na prizorišče pripeljal čisto pravega leva. Ampak nekje v Španiji je mesto Leon, ki ni le kar neka vas, ampak je tudi zgodovinsko zelo pomembno, in - kot vemo - Seati si za imena svojih modelov že lep čas sposojajo geografska imena iz Španije. In, navsezadnje, levi so menda Peugeotti, a ne?

Če bi Leon moral biti kaka žival, bi to bil bik. Že res, da so biki doma na vseh celinah, ampak menda nikjer niso tako slavni kot v Španiji. In če je treba v živalskem svetu najti asociacijo za Leona, je to nedvomno bik.

Seat svoje avtomobile zadnja leta ponuja kot športnike; ker brez izjeme slonijo na Volkswagnovi mehaniki, jih od ustreznih 'bratov' loči oblikovanje, in prav za oblikovanje je treba

»Leon je dinamičen avtomobil s tradicionalno dobro mehaniko. Golf v športni preobleki.«

priznati, da je športno. Valter De Silva, ki je zaslovel z Alfami (tudi s 147!), je svoje videnje prenesel k Seatom in prav Leon, čeden in agresivnega videza, je lep primer De Silvinega okusa. Oziroma videnja športnega avtomobila za vsak dan. Ocenite sami: se vam zdi Leon bolj podoben Golfu (kateriga mehaniko skriva karoserija) ali Alfi 147? Pa pozabite zdaj podobnosti. Leon ne skriva, da bi rad bil všeč ljudem s svobodnim, sodobnim oku-

som in z željo po lastninjenju športno oblikovanega avtomobila. Če bi pri nakupu štel le to, je Leon gotovo eden najprimernejših avtomobilov. Čeden, da se ozreš za njim. Prikritost zadnjih vrat (skrita kljuka!) - hm, kje smo že to videli? - le potrjuje, da hoče dati vtis kupeja, dolga streha pa po drugi strani obljublja, da je na zadnjih sedežih vseeno več prostora, kot bi od klasičnega kupeja pričakovali. Skratka: obljublja veliko.

Leon prve generacije je bil po krivici preveč prezrt, in to skoraj zagotovo zaradi videza; bil je premalo 'drugačen'. Zdaj je ta težava odpravljena in vsi, ki bi Golfa imeli zaradi njegovega slovesa (ki se seveda v prvi vrsti nanaša na njegovo mehaniko), pa ga nočejo imeti zaradi imidža ali preprosto zaradi preveč konzervativnega videza, imajo (ponovno) odlično drugo možnost. Leon je namreč dinamičen avtomobil s tradicionalno

dobro mehaniko. Golf v športni preobleki. Da 'je Golf', v koncernu VAG sicer ne govorijo preveč naglas, da pa ima dobro mehaniko, zelo radi povedo. Pa tudi res je.

Recept je ponovno tisti z imenom 'platforme'. Ena platforma, več avtomobilov, vsi različni. Vseh, ki si to tehniko delijo, je že preveč, da bi jih tule naštevali, zato ostanimo pri tem, da je mehanika Golfova. Trditev drži, dokler gledate površno. Potem se zapletete v pogovor s 'tunerji', se pravi s tistimi inženirji, ki so poskrbeli za drobne popravke (pri uglasitvi podvozja in še čem), in na koncu boste imeli njihovo mnenje, da gre za povsem drug avtomobil.

Resnica je - kot vedno - neke vmes. Ker je že samo v tem razredu tekmecev ogromno, bi izza volanskega obroča težko suvereno in odločno rekli: Leon se pelje kot Golf. No, tudi če bi se res, to ne bi bilo nič narobe, a je vseeno tista drobna nastavitve kriva, da je občutek za volanskim obročem zelo dober in - športen. To pomeni, da upravljate zelo dober menjalnik, da je stopalka plina odlična

(7000 vrtljajev v minuti) se rad vrtil in če gre verjeti (športnemu) zvoku, mu nobeni, tudi najvišji vrtljaji niso odveč. Prav nasprotno!

V Seatu so dobro izbrali: videz in uporabnost gresta, vsaj ko gre za kolesa, odlično skupaj. Platišča karoseriji in luknjam v njej lepo pristojijo, 17-palčne nizke gume pa poskrbijo za športen občutek - ker poudarijo značaj volana in ker poudarijo športno nastavitve podvozja. Tako lahko

»Kaže, da je spet nastopil čas dobrih bencinskih motorjev. Vsaj tale dvolitrski FSI (neposredni vbrizg goriva) daje tak občutek.«

postane druženje s to mehaniko tudi zelo uživaško: zapeljite ga med ovinke, ne spustite vrtljajev motorja pod 4500 v minuti in osredotočite se na sukanje volana. Občutek, ki ga daje, pa čutenje podvozja in ceste pa zvok motorja pa zelo dobre motorne zmogljivosti pa odlično izračunana prestavna razmerja - zaradi vsega naštetega postane Leon krasen partner pri 'jemanju' ovinkov. Prav tu je razlika v primerjavi z Golfom najbolj opazna.



Iz oči v oči

Končno, po dolgem času spet Seat, ki si na nosu stoođotno (dobro, 99-odstotno) zasluži Seatovo značko. V Leonu se odlično kombinirata družinski in športni duh. Prostora je dovolj, oblika (tudi notranja) in motor pa sta 'da se ti pocedijo sline'. Škoda je le, da lega na cesti ni bolj živahne sorte - in da je motorna moč speljana k napačnemu kolesnemu paru. Leon s pogonom zadaj (in za takšno ceno): to so pa že mokre avtomobilistične sanje ... Dušan Lukič



(spodaj vpeta in nekoliko nagnjena v desno, da ne obremenjuje sklepov desne noge), da je stopalka zavore še vedno glede na plin previsoko vpeta (Golf!), da ima stopalka sklopke dolg gib (tudi Golf), da je volanski obroč odličen za prijem, volanski mehanizem pa daje zelo dobre povratne občutke (čeprav je električno servoojačen) in je zelo neposreden in natančen.

Kaže, da je spet nastopil čas dobrih bencinskih motorjev. Vsaj tale dvolitrski FSI (neposredni vbrizg goriva) daje tak občutek: pod obremenitvijo mase karoserije se ne vda zlahka, navora je dovolj za lahkotna (pa tudi hitra) speljevanja, njegove zmogljivosti pa zvezno in vztrajno naraščajo z vrtljaji motorja. Tako kot pri motorjih, ki smo jim smo pred desetletji rekli, da imajo zelo dober športen značaj. Lep delež tega nase prevzema šest prestav dobro izračunanega menjalnika, celota pa poskrbi, da je tako motorizirani Leon prijazen v mestu, lahkoten zunaj njega in suveren na avtomobilskih cestah. Kdor hoče od motorja več, mu mora pustiti zadihati, se pravi vztrajati v prestavi do višjih motornih vrtljajev. Vse do prekinjevalnika



Mehanika pokaže le dve lastnosti, ki nista povsem v skladu z naštetim: premiki ročice menjalnika niso enako športni, kot je športen značaj motorja in podvozja, in če se pogosto vdete radostim, ki jih mehanika ponuja, tudi poraba goriva ne bo ravno skromna. Tudi 15 litrov za 100 kilometrov bo potrebnih, da zadovoljite žejo motorja. Pa tudi če boste s plinom nežnejši, prav bistveno pod 10 litrov na 100 kilometrov ne bo dovolj. Za varčneže, ki so to bolj ali manj le na bencinskih črpalkah, takšen Leon nedvomno ni.

Tudi paket opreme Sport Up 2 je tisti, ki Leonu lepo pristoji. Med drugim vsebuje zelo dobre sedeže, ki s svojim bočnim delom ne obremenjujejo pri vstopanju ali izstopanju, pa vseeno zelo dobro držijo telo med ovinki. In sedeža sta po občutku ravno prav trda in oblikovana, da po daljši vožnji telo ne bo pretirano utrujeno. Morda utegne koga zmotiti vsota togosti podvozja in sedežev, ki lahko postane moteča na ne idealno gladki cesti pri večjih hitrostih, saj telo tresljuje dobro čuti. Z zdravo hrbenico in ob pravilnem sedenju tega skoraj ni čutiti, občutljivejšim pa vseeno svetujemo izbiro mehkejših sedežev.

Seat Leon 2.0 FSI Stylance Sport-Up 2

<b>CENA:</b>	(Porsche Slovenija)	<b>Garancija:</b>	(2 leti brez omejitve splošne garancije, 12 let garancije za prerjavljenje, mobilna garancija)
<b>Osnovni model:</b>	4.660.000 SIT	<b>Predvideni redni servisi:</b>	menjava olja na 30.000 km sistematični pregled na 30.000 km
<b>Testno vozilo:</b>	4.972.000 SIT		
<b>Moč:</b>	110 kW/150 KM		
<b>Pospšek:</b>	9,5 s		
<b>Največja hitrost:</b>	210 km/h		
<b>Povpr. poraba:</b>	12,3 l/100 km		

<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):</b>			
redni servisi, delo:	27.250	obvezno zavarovanje (2):	823.000
material:	128.130	kasko zavarovanje (2):	622.000
gorivo	3.280.410		
gume (1):	441.600	<b>Skupaj:</b>	8.522.39
izguba vrednosti po 5 letih:	3.200.000	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	85,2 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 3 letih

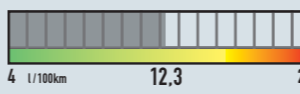
NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 50 % / Gume: Bridgestone Potenza RE 050 / Skupaj km števca: 1157 km km)

<b>Vozne lastnosti</b>	
<b>Pospški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	9,5
402 m z mesta:	16,9
	(136 km/h)
1000 m z mesta:	30,7
	(171 km/h)

<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
50-90 km/h (IV./V.):	8,2/10,6
80-120 km/h (VI./VI.):	10,8/14,0
<b>Največja hitrost</b>	210 km/h
	(VI. prestava)

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	9,8
največje povprečje	14,9
skupno testno povprečje	12,3



<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	59 58 57 56
90 km/h	64 62 61 61
130 km/h	69 68 67
Prosti tek	36

<b>Zavorna pot</b>	<b>m</b>
od 130 km/h:	64,5
od 100 km/h:	38,6
(AM meja 40 m)	

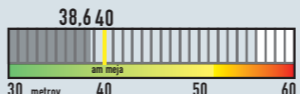


DIAGRAM MENJALNIKA:

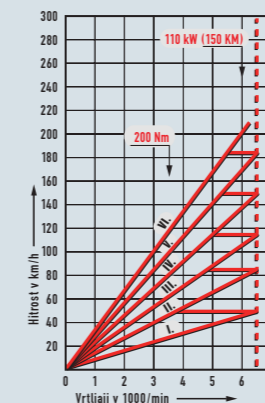
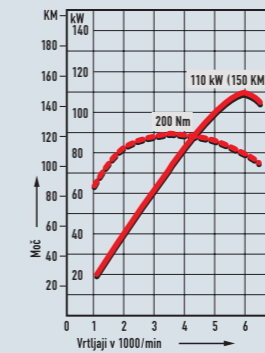


DIAGRAM MOTORJA:



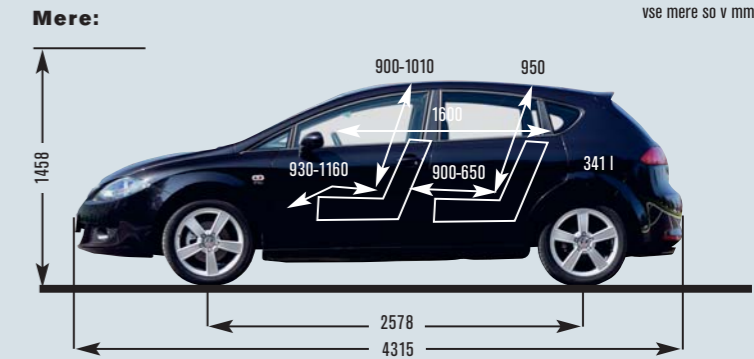
UŽITEK V VOŽNJI:

Obstajajo seveda bistveno zmogljivejši avtomobili, tudi Leon, ampak takole opremljen in motoriziran daje že pri normalni vožnji zelo dober, športen občutek in nikdar ni vanj težko sestiti. Prijeten stroj.

<b>Ocena</b>		
Zunanost (15)	15	Absolutno mu prvo mesto težko prisodimo, je pa verjetno trenutno Leon eden od treh najbolj čednih avtomobilov v svojem razredu.
Notranost (140)	107	Težnja po kupejstvu vzame svoj davek pri prostornosti, čeprav le malenkostno. V vseh točkah zelo dober.
Motor, menjalnik (40)	36	Odličen motor, ki mu zelo dobro pristoji, pa odlično izračunana prestavna razmerja. Malce zatikajoč se menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	80	Odlična voznost in lega na cesti, le visoka stopalka zavore rahlo moti - posebej pri hitrem zaviranju v kritičnih situacijah.
Zmogljivosti (35)	24	Glede prožnosti so turbodizli opazno boljši, pospešuje pa odlično in omogoča športno vožnjo v višjih motornih vrtljajih.
Varnost (45)	36	Varnostni paket je vsaj v tem razredu skoraj popoln, manjkajo edino biksenonski slediljni žarometi.
Gospodarnost (50)	35	S porabo goriva se najbolj zameri, je pa za ta denar zelo dober paket avtomobila. Dobri garancijski pogoji.
<b>Skupaj</b>	<b>333</b>	Še tretji Seat na isti platformi je zaključil ponudbo na drugi strani - pri njem je športnost najbolj poudarjena, a je za to manj prepričljiv glede uporabnosti. Kljub temu pa utegne zadovoljiti družinske zahteve.
<b>OCENA</b>	<b>avto</b>	<b>1 2 3 4 5</b>
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5		

TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,5 x 92,8 mm - gibna prostornina 1984 cm<sup>3</sup> - kompresija 11,5 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 55,4 kW/l (75,4 KM/l) - največji navor 200 Nm pri 3500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,778; II. 2,267; III. 1,650; IV. 1,269; V. 1,034; VI. 0,865; vzvratna 3,600 - diferencial 3,938 - platišča 7J x 17 - gume 225/45 R 17 W, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 33,7 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, štiri prečna vodila, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prislino hlajeni), zadaj kolutni (prislino hlajeni), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1260 kg - dovoljena skupna masa 1830 kg - dovoljena masa priklovice za zavoro 1400 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 11,1/6,1/7,9 l/100 km



**Zunanje mere:** širina vozila 1768 mm - kolotek spredaj 1533 mm - zadaj 1517 mm - rajdni krog 10,7 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1480 mm, zadaj 1460 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnja klopa 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 55 l.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):	1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l)
---	---

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - servovolan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - deljiva klimatska naprava - tempomat - potovalni računalnik - električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - po višini nastavljeni vozniški sedeži.

<b>HVALIMO IN GRAJAMO</b>
▲ videz zunanosti
▲ motor
▲ volan, volanski obroč
▲ stopalka plina
▲ notranji materiali
▲ izdelava
▼ visoka stopalka zavore, dolg gib stopalke sklopke
▼ visoka zaponka varnostnih pasov spredaj
▼ slaba povečljivost prtljajnika
▼ majhen predal pred sovoznikom



Toda če izberete tako, s katero je bil opremljen testni Leon, boste uživali tudi ob diskretno športnem videzu notranjosti. Tu prevladuje motna črna, le obloge sedežev in vrat so nežno kombinirane z živo rdečo nitjo. Plastika na armaturni plošči je zvečine mehka na otip in prijetno površinsko obdelana, le na osrednjem delu (avdiosistem, klimatska naprava) je nekaj takšne, ki ne daje vtisa kakovosti. Najpomembnejša dela za upravljanje - volanski obroč in prestavna ročica - sta odeta v usnje in že zato prijetna za oprijem pa tudi k njunemu videzu nimamo pripomb. Merilniki za obročem so lepi in pregledni, a s 'tradicionalno' zame-ro: da sta podatka o zunanji temperaturi in času kljub dovolj velikemu zaslonu del potovalnega računalnika, kar pomeni, da lahko hkrati nadzorujete le enega od teh podatkov.

Pri paketu varnosti kaže izpostaviti prednja brisalnika - pa ne zaradi učinkovitosti, saj delo odlično opravljata do največje hitrosti, ampak zaradi truda, ki so ga v obliko vložili oblikovalci. Njuna osnovna postavitev (navpično ob stebričkih A) sploh ne moti pa tudi to, da je prednja šipa položnejša kot pri sestri Altei (in Toledu), se zdi logično; le to, da le pri Leonu nista v skrajni legi pospravljena pod stebrička, ni razumljivo - vsaj s stališča aerodinamike ne. Zadeva sploh ni (tako) opazna, kot trdijo pri Seatu, sta pa tudi s prednjih sedežev opazni dodatni trikotni okenci med prednjimi vrati in prednjo šipo, ki pripomoreta k boljši vidljivosti okrog avtomobila, a sta obenem (tako kot zadnji, prav tako trikotni, a plastični in vdrti zaradi skrite kljuge vrat) del značilne podobe boka Leona.

Če notranjost sodite po prostornosti, je dobro vedeti, da Leon daje tisto, kar od avtomobila tega

razreda pričakujete. Izstopa možnost velikega odmika voznikovega sedeža od armaturne plošče (visoki vozniki!) in dober kolenski prostor za zadnje potnike, manj pa razveseljuje prtljažnik. V osnovi je sicer spodobno velik in tretjinsko povečljiv, a podreti pusti le naslonjalo klopi pa še potem ostane precejšnja stopnica in naslonjalo ostane pod opaznim kotom. Če kupujete prostor tam zadaj, je že Altea boljša izbira, Toledo pa sploh. Pravzaprav tudi spredaj ni prav veliko predalov, čeprav je res, da prostora ne zmanjka hitro, še posebej zaradi dodatnih predalov pod prednjima sedežema. Le tisti pred sovoznikom bi lahko bil večji, osvetljen in hlajen. Tudi komolčne opore med sedežema ni, a je nismo pogrešali, in ko smo že pri komolcih - zaponki prednjih varnostnih pasov tudi tu nerodno štrlita nad sedež.

Če smo malenkostni, smo pogrešali opozorilno lučko za odprta zadnja vrata, sicer pa je bil testni Leon zelo dobro opremljen (tudi tempomat, volanske komande avdiosistema, zlaganje zunanjih ogledal, dve 12-voltni vtičnici) in z nekaj elementi (dodatno zatemnjene zadnje šipe, predvajalnik mp3 in že omenjeni paket Sport Up 2) še nadgrajen. Ostala je kakšna neizpolnjena želja, a na večino imajo pri Seatu odgovor.





Leona si seveda lahko omislite tudi z drugimi, cenejšimi in manj zmogljivimi (pa tudi varčnejšimi) motorji, a se zdi, da gre z njegovo napovedano športnostjo prav takšen paket mehanike, vključno s tem motorjem, najbolje vkup. Takšen v vožnji ne pušča dvomov; lev ali bik ali karkoli drugega - splošen vtis je brez dvoma zelo športen. Lepo pri vsem skupaj pa je, da zadosti tudi družinskim potrebam. ■



### Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Bočni varnostni blazini zadaj	64.100
ESP	108.800
Biksenonska žaromet	192.500
Lahka platišča 17"	99.000
Kovinska barva	89.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	59.700
Prednja megljenka	32.400
Prednji odbijač	101.100
Okrasna maska z znakom	6.800
Prednja šipa	58.700
Prednji blatnik	40.400
Zadnji odbijač	89.800
Zunanje ogledalo (nelakirano)	29.000

### Tabela konkurence

				
Model	Seat Leon 2.0 FSI	Audi A3 Sportback 2.0 FSI Attraction	Mazda3 Sport GTA	Volkswagen Golf 2.0 FSI Comfortline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1984	1984	1999	1984
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 6000	110/150 pri 6000	110/150 pri 6000	110/150 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	200 pri 3500	200 pri 3500	187 pri 4500	200 pri 3500
dolžina × širina × višina (mm)	4315 × 1768 × 1458	4286 × 1765 × 1423	4420 × 1755 × 1465	4204 × 1759 × 1485
največja hitrost (km/h)	210	214	200	209
pospešek 0-100 km/h (s)	8,8	9,1	9,0	8,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,1/6,1/7,9	10,1/5,8/7,4	11,5/6,3/8,2	10,6/5,9/7,6
cena osnovnega modela (SIT)	4.660.000	5.479.000	5.017.000	4.671.000