



FR? FF!

besedilo: Dušan Lukič • foto: Saša Kapetanovič

FR (po Seatovo) sicer pomeni Formula Racing, ampak ker tale Leon ni formula in tudi ne dirkalnik, bi mu morda bolje pristajala oznaka FF.

DIRKALIŠČE

14. 59,27 s

1. BMW M3	(L) 56,36
12. Seat Leon Cupra (240)	(L) 56,99
13. Renault Megane RS 2.0 dCi	(L) 59,07
15. Seat Leon 2.0 TDI (140) DSG	(L) 59,44
22. Seat Leon FR 2.0 TFSI (200)	(Z) 1:01,10

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com). * (L) litra, (Z) zimske gume



Seat Leon 2.0 TDI (125 kW) FR

Cena osnovnega modela: 24.874 EUR
Cena testnega vozila: 26.212 EUR

NAŠE MERITVE

T = 6 °C / p = 1.025 mbar / rel. vl. = 38 % / Stanje kilometrskega števca: 13.503 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	7,8 s
402 m z mesta:	15,8 s (146 km/h)
1.000 m z mesta:	28,8 s (182 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	5,7 s
50-90 km/h (V):	11,4 s
80-120 km/h (V):	8,1 s
80-120 km/h (VI):	10,5 s

NAJVEČJA HITROST 217 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT od 100 km/h: 43,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA skupno testno povprečje 8,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.968 cm³ - največja moč: 125 kW (170 KM) pri 4.200/min - največji navor 350 Nm pri 1.800/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Continental ContiWinterContact TS810 M+S).
Masa: prazno vozilo 1.406 kg - dovoljena skupna masa 1.901 kg.
Mere: dolžina 4.315 mm - širina 1.768 mm - višina 1.458 mm - prtljajnik 341 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 214 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,2 s - poraba goriva (ECE) 7,8/5,0/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lega na cesti
- ▲ poraba
- ▲ sedeži
- ▲ vzmetenje

- ▼ motor (zvok in delovanje v nizkih in visokih vrtljajih)
- ▼ prtljajnik
- ▼ petvrtna uporabnost

Končna ocena

Športniki so lahko res športni, lahko pa so malo nagnjeni k vsakdanji uporabnosti - z ne pretirnim vzmetenjem, ugodno porabo in petvrtno uporabnostjo vred. Tale Leon sodi v vrh slednjih.

► Med avtomobilskimi navdušenci (in nanje Seat s tem modelom tudi meri) se je namreč udomačilo dvočrkovno označevanje pogonske kombinacije. In FR bi v tem primeru pomenilo motor spredaj, pogon zadaj (Front-Rear). A je Leon FR v resnici seveda FF, z vsem slabimi (no ja, kdo bo našel tudi kako dobro) lastnostmi, ki jih s seboj vozijo (vs) športnejši avtomobili te zasnove.

Ena je vsekakor ta, da je z njimi težko hitro speljati - 170-'konjski' turbodizel v nosu pa to nalogo le še otežuje. Spodaj je namreč bolj ali manj mrtev, potem podivja,

na vrhu območja vrtljajev pa (spet) da od sebe bolj malo. Speljevanje je lahko - dokler se avtomobila ne navadite, predvsem pa, dokler se ne navadite dobro oceniti, koliko oprjema v resnici zagotavlja podlaga - bolj cukajoča ali škripajoča vaja. Premalo plina (in presunkovito delo s sklopko), pa bodo motorni vrtljaji poniknili tja proti prostemu teku, FR se bo najprej (zelo zaspano) premaknil nekaj prvih metrov in šele potem brutalno udaril v hrbet. Druga varianta je preveč plina, prednja kolesa se nebogljeno zavrtijo v prazno (in ob tem še

poskakujejo, da se človek kar malo ustraši za polgredi in zgloba) ...

No ja, če (oziroma ko) vam uspe vse skupaj sestaviti, zna tale Leon FR ne le z mesta, ampak tudi v krepko avtocestne hitrosti ustreliti brez milosti in veliko hitreje, kot bi pričakovali. Veliko pomaga hitra in natančna prestavna ročica, v vsakem primeru pa vse skupaj spremlja (zaradi pogona spredaj in obilice navora) precej sunkov na volanu, ko hoče avto namesto naravnost pospeševati malce po svoje. Vse je skratka točno tisto, kar bi človek prič-

koval od spredaj gnanega športnika.

Na žalost v to kategorijo ne spada zvok motorja. Dizel ostaja dizel in stari črpalka-šoba TDI je znan (tudi) po neuglajenem dizelskem ropotanju, ki s športnostjo seveda nima nič skupnega. Ampak če znate to vzeti v račun (in se sprizniti s tem, da je to športnik, pri katerem je treba pretikati pri slabih starih, ne slabih osmih tisočakah vrtljajev), vas bo Leon (verjetno) navdušil. Zgane se, kakor je treba, podvozje je ravno prav trdo (in volan natančen), da je preganjanje skozi ovinke užitekarsko, ne da bi

za to plačali z dirkaško neudobnostjo na neravninah, zadek pa je lahko (ob izklopljenem ESP) dobrodošel in predvidljiv pomočnik pri menjavanju smeri. Dodajte še (udobne) športne sedeže z dovolj bočnega oprjema in jasno je, da Leon večino svojih nalog opravi brez težav in po vozniških pričakovanjih.

In če je to in majhna poraba tisto, kar pričakujete od 'športnika', potem je to to. Če pa bi radi kaj več, je treba pogledati k bencinsko gnani, tudi hišni, če hočete, konkurenci. ◀◀