



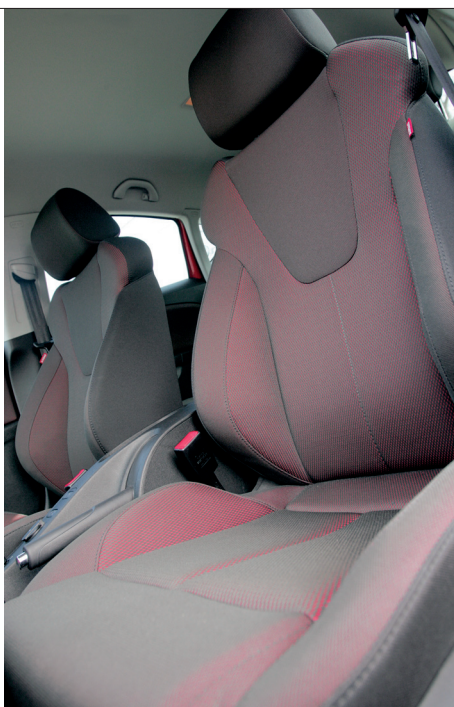
Tudi **za zgled!**

Bil sem nejeverni Tomaž, ko so mi kolegi govorili o izvrstni športnosti novega Leona. Dokler nisem sam sedel za volan ...

Na začetku se najini poti nista nikoli križali. Na mednarodno predstavitev je odšel kolega Vinko, ko pa je bil prvi primerek na našem velikem testu, sem bil na dopustu. Zato sem začel kar mencati, ko sem na seznamu videl zapisano Leon 2.0 TDI. Če pravijo, da ima izvrstno vodljivost, nasploh športno podvozje in poskočen 140-konjski sodoben turbodizelski motor, bi bil kar pravi za mojo (avtomobilizmu predano) dušo. Še preden je na redakcijskem sestanku zadonelo vprašanje, ali se kdo javi, sem že imel dvignjeno roko. Vse v slogu, da si moramo občasno usodo krojiti tudi sami!

Že po prvih kilometrih sva se ujela. Tisti, ki pogosto vozite veliko avtomobilov, zagotovo veste, da nekateri avtomobili bolj 'ležijo', drugi manj. Zato pa je na svetu toliko različne avtomobilске pločevine, da dobite sebi primernega. V Leonu sem se od prvega trenutka počutil kot riba v vodi. Navdušen sem bil nad športnimi sedeži z izrazito bočno oporo, ki se je celo prilegala mojemu hrbtu (in torej avtomobil ni namenjen le obilnejšim voznikom z debelo denarnico, kot je pravilo pri močnejših avtomobilih, kjer s svojimi 80





kilogrami kar plešem med bočnima oporama), še bolj nad kratkimi gibi prestavne ročice, ki je ukazovala šeststopenjskemu zobniškemu vrvežu. Menjalnik ima športnosti v prid krajša prestavna razmerja, zato z odlično prestavno ročico (prek katere prav v vsakem živčnem končiču na koncu prstov čutite, kako so se zobniki ujeli) ljubi hitrejšo desnico. Skupaj z možnostjo nizkega sedenja si lahko ustvarite položaj za volanom, ki se mu lahko marsikateri (tudi bolj) priznani avtomobili le priklonijo. Predvsem pa kapo, klobuk ali čela-



do dol pred volanskim sistemom. Čeprav mu pri delu pomaga elektrika, je tako komunikativen, da ga je res užitek vrteti na zavrtih cestah pri večjih hitrostih ne glede na podlago, ni pa 'pretežak' tudi v vožnji po mestu. Če mi še kdo reče, da je že narava električnih servovolanov pač taka, da je volan premalo odziven, ga takoj pošljem na testno vožnjo z Leonom. Kaj pravite na to Renaultovci (novi Clio) ali Fiatovci (novi Punto)? Očitno bi njihovi načrtovalci morali izpopolnjevati svoje znanje, kakšen naj bi bil dober električno gnani servovolan, pri Seatovcih ... Čeprav pravljica o novem Leonu nima samo svetlih strani, da smo si na jasnem! Stopalke bi bile lahko bolj športne, predvsem visoko nasajena sklopka (dobro jutro, Volkswagen), občutek na zavori ni najboljši, ko se zavorni sistem pošteno spoti, predvsem pa sta v notranjosti moteča samodejno zaklepanje (kar

lahko na servisu kmalu uredijo) in preveč plastična sredinska konzola. In če lahko pohvalimo tri okrogle merilnike (vrtljaji, hitrost, vse drugo), pa so oznake za usmerjanje gretja (hlajenja) in zračnja notranjosti na vrhu sredinske konzole tako majhne, da bi človek potreboval povečevalno steklo že podnevi, kaj šele ponoči.

Motor je že stari znanec iz skupine Volkswagen. Iz dveh litrov prostornine in s prisilnim polnjenjem s turbopuhalom so zagotovili 140 zdravih 'konjičev', ki zadovoljijo tako športnika kot lenobeža za volanom. Navora je dovolj, da lahko tudi malce zanemarite prestavno ročico, hkrati pa je sunek ob polnem vdihu turbopuhala tak, da bi vam zavidal tudi čistokrven bencinski športni avtomobil, ki je bil še pred letom modni hit. Pravzaprav ima motor le dve resni pomanjkljivosti: glasnost (predvsem v mrzlih jutrih ropota kot legendarni sarajevski Golf D) in občasno žejo po motornem olju. Verjemite nam, saj imamo v garaži že drugi supertestni avtomobil s tem motorjem!



»Kapo, klobuk ali čelado dol pred volanskim sistemom.«

Poleg volanskega sistema, motorja in menjalnika pa je lega tista, ki da Leonu pečat športnika. Kolesa so trdnije vpeta, stabilizatorji in vzmeti pa imajo v genih zapisano, da imata odzivnost in odlična lega na cesti prednost pred udobjem. Čeprav se recimo tudi moj sin ni preveč pritoževal nad neudobno vožnjo, je vseeno športnost na prvem mestu, zato se prek 17-palčnih koles in nizkopresečnih gum čuti prav vsaka luknja, ki jih je na naših cestah veliko. Vse smo prešteli! A prav nobeden od sopotnikov se ni pritoževal nad opremo, saj je bil Leon založen z električno gnanimi šipami in vzvratnimi ogledali, ABS-om, izklopljivim TCS-jem, dvokanalno samodejno klimatsko napravo, radiem (CD, ki prepozna tudi MP3, volanske tipke!), osrednjo ključavnico, kar šestimi varnostnimi blazinami ter opozorilom za prenižen tlak v gumah. Več kot preveč, verjemite.

A Seatova športnost ima veliko hibo. Čeprav naj bi bil v skupini VW prav Seat najbolj prepoznaven po športnosti, jih na dirkah pogrešamo. Kako naj si znamka ustvari sloves, če so se v reliju za SP predali, v F1 jih ni, le v SP turnirih avtomobilov WTCC se nekaj trudijo. Kaj pa v Sloveniji? Tudi ne ... A če obrnem list in ga pogledam z druge strani, je testni Leon 2.0 TDI prepričal tudi mene kot zagrizenega dirkača. Odslej verjamem tudi kolegom, čeprav sem moral njihove trditve okusiti na lastni koži! ■

Seat Leon 2.0 TDI Stylance

Cena osnovnega modela:	4.919.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.246.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T= 12 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 46 % / Stanje km števca: 3673 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,5 s
402 m z mesta:	17,0 s (135 km/h)
1000 m z mesta:	31,0 s (170 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,0 s / 11,0 s
80-120 km/h (V./VI.):	8,9 s / 11,8 s

NAJVEČJA HITROST

202 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 91H (Bridgestone Blizzak LM-25).

Mase: prazno vozilo 1422 kg - dovoljena skupna masa 1885 kg.

Mere: dolžina 4315 mm - širina 1768 mm - višina 1458 mm - prtljažnik 341 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 7,4/4,6/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ šeststopenjski menjalnik
- ▲ komunikativnost volana
- ▲ lega na cesti
- ▲ (ozka) športna sedeža
- ▲ skriti kljuki na zadnjih vratih
- ▼ samodejno zaklepanje
- ▼ preveč plastična sredinska konzola
- ▼ glasen (mrzel) motor
- ▼ premajhne oznake na tipkah in zaslonu za gretje (in hlajenje) ter prezračevanje notranjosti

Končna ocena

Dober motor, odlično podvozje in s tem tudi vodljivost: le kaj bi si v športnem avtomobilu še želeli? Moti nekaj malenkosti (poraba motornega olja, glasen mrzel motor in samodejno zaklepanje), a je v celem pozitivnih lastnosti veliko več. Prepričljivo več!