

Zares posrečeno

Včasih se kakšna stvar posreči; seštejejo se vsi elementi, morda niti ne vsi odlični, a kot celota deluje vrhunsko. Takrat zadeva 'vžge'.

Seatov Leon je že sam po sebi videti zanimiv in čeden avtomobil. Tudi z motorji iz sredine ponudbe je dobra izbira, marsikomu je tudi znamka sama pri srcu, in Leon se poleg oblike odlikuje tudi z uporabnostjo, ki zna zadovoljiti širok krog ljudi. Tudi družine. Njegova največja smola je, da se ljudje, ko pomislijo nanj, vedno spomnijo tudi na ('bratranca') Golfa. A po krivici. Leon ima namreč precej tekmecev in čeprav si je z Gofom (tehnično) precej blizu, so njegovi pravi, najbolj neposredni tekmeci drugi, začeni z Alfo 147.

Odkar je Seat v lasti koncerna VAG, je za njihove avtomobile zapisano, da so vročerkni, temperamentni. Prav za vse bi to sicer težko trdili, ampak če bi jih morali naštet, bi med njimi nedvomno na prvo mesto postavili takšnega: 2.0 TFSI. Oznaka skriva pogonsko tehniko: dvolitrski bencinski motor z neposrednim vbrizgom goriva in s turbopuhalom. Pri tem naletimo na dilemo: če so Seati bolj temperamentni od Volkswagnov, zakaj ima potem Golf z motorjem z enako konfiguracijo okroglih 11 kilovatov (15 KM) (in 10 njutonmetrov) več? Nedvomno se odgovor skriva v tem, da se takšnemu Golfu reče GTI in Golf GTI 'mora' vzdrževati svoj imidž. A je po drugi strani treba takoj poudariti: ko je enkrat dovolj, več kot to ni potrebno. Govorim seveda o motorni moči.

V neposredni primerjavi zmogljivosti Golf GTI 'odnese' Leona TFSI, čeprav je slednji nekaj lažji, a te sekunde štejejo le na papirju in na dirkališču. Kar šteje, so občutki v vsakdanjem





prometu in na vsakdanjih cestah. Brez razmišljanja o tekmecih se Leon TFSI izkaže vrhunsko: prijazno do nezahtevnega in ubogljivo do zahtevnega. Brez strahu, da ga bo vozniško povprečen družinski član zapeljal v prvo zaprto garažo, ga lahko odstopite po pameti treznemu, sami pa od njega, če uživate v sukanju volanskega obroča, lahko pričakujete natanko tisto, kar obljublja tehnika in številke: športno, skoraj dirkaško iskrost.

Nehote se pri tem vsili primerjava z navorsko zmogljivejšim 2.0 TDI, ki sam po sebi

»Užitka, ki ga daje bencinski turbomotor, ne more ponuditi noben turbodizel!«

naredi zelo dober, celo nekoliko športen vtis. A takle Leon še enkrat spomni: užitka, ki ga daje bencinski turbomotor, ne more dati noben turbodizel: ne z zvokom motorja ne z razponom uporabnih vrtljajev. Šele ko to preizkusite tako, da presedete iz enega v drugega, zares občutite ogromno razliko in dojame-

te, kaj pomeni vrhunski, zares uživaški športen motor.

Leon ima že genetsko nekaj odličnosti: vrhunski položaj za volanom, ravno prav (visoko) nameščen in pokončen volanski obroč, odlične sedeže z zelo dobrim bočnim oprijemom, odličen informacijski sistem in sredinsko

Kratek test | Seat Leon 2.0 TFSI Styleance



postavljen (čeprav ne največji) merilnik vrtljajev. V takšen avtomobil je ne glede na drugo vedno prijetno sedeti in ga voziti. Prištetje še stopalke, ki mu jih mora zavidati tudi Golf, saj zaslužijo čisto petico: za ravno pravšnje trdoto, za ravno pravšnjo dolžino giba (spomnite se dolžine giba sklopke pri Volkswagnih!) in - kar je v nekem športno naelektrenem trenutku morda najpomembnejše - za spodaj vpeto stopalko plina. Majhna verjetnost je sicer, da bi imeli Seati drugačne menjalnike od Volkswagnov, ampak prav v tem primeru se zdi, kot da se Leonov bolje obnaša: z dolžino, trdoto ter povratno informacijo s prestavne ročice in s hitrostjo pretikanja, ki ji je kos.

Razen morda z barvo Leon z ničimer ne zbujajo posebne radovednosti, kot jo na primer Golf GTI. Zato pa je radodaren do voznika: ne glede na tempo vožnje je lahkoten za upravljanje, če pa je treba, zlahka marsikomu poka-

»Njegova največja smola je, da se ljudje, ko pomislijo nanj, vedno spomnijo tudi na ('bra-tranca') Golfa.«

že nič posebej našopirjeno dvojno izpušno cev. Lahko sicer na avtomobilski cesti, kjer se s pol plina v šesti prestavi pelje 210 kilometrov na uro po merilniku hitrosti, a je za nadaljnjih 20 treba biti izredno potrpežljiv. Štiri ase pa Leon TFSI hrani za cesto, kjer si sledijo ovinki drug za drugim, in če se cesta še opazno dviguje, postane tak Leon naprava za čisto uživanje. In za draženje vseh, ki sedijo v po imenu (in po zmogljivostih) precej bolj športnih avtomobilih.

Za tehniko, užitke v vožnji nasploh in za celoten paket se cena takšnega Leona niti ne zdi posebej visoka, davek pa pade na bencinskih črpalkah. Pri 5.000 vrtljajih v šesti prestavi se pelje s hitrostjo okrog 200 kilometrov na uro, a takrat potovalni računalnik kaže povprečje 18 litrov bencina na 100 kilometrov, še dodatna dva litra pa pri 220 kilometrih na uro. Kogar zmanjajo gorske ceste v dirkaškem slogu, se lahko nadeja porabe 17 litrov na 100 kilometrov in niti najbolj zmerna vožnja ne bo zmanjšala žeje opazno pod 10 litrov na normno dolžino poti. Ampak za užitke, ki jih ponuja, se tudi poraba ne zdi tragična; bolj kot to pri (testnem) Leonu moti glasno drgnjenje trde plastike okrog merilnikov ali pa zapiranje vrat prtljažnika, za katera je treba iznajti poseben postopek. Ali pa - kdor ni obilnejše rasti - žuljenje voznikovega desnega komolca v visoko zaponko varnostnega pasu.

Zmotiti utegne tudi to, da predal pred sovoznikom nima niti ključavnice, niti notranje osvetlitve, niti možnosti hlajenja. Ampak vse to je pač dediščina avtomobila z imenom Leon in če niste ravno pikolovski, ne bi smelo posebej vplivati na odločitev o nakupu Leona TFSI. Ima pa tak Leon večino tistega, kar sicer od avtomobila te cene pričakujete, morda tudi kaj več. Skoraj povsem ('športno') črna notranost se teoretično sicer sliši turobno, a je na sedežih in delno na vratnih oblogah ravno prav diskretno tkana z rdečo nitjo, kar skupaj s prijetnim notranjim oblikovanjem razbije monotonost. Če je že treba na silo najti kakšno posebno pomanjkljivost pri Leonu TFSI, so to morda merilniki, med katerimi bi res pričakovali tistega, ki meri olje (temperatura, tlak) ali tlak v turbopuhalu. Toliko in nič več.

Zato še enkrat o posrečenosti: tako oblikovno kot tehnično se zdi tale Leon zelo posrečen, saj poleg vsega drugega združuje vrhunske zmogljivosti z lahkotnostjo vožnje. Takšnih avtomobilov je, verjemite, bolj malo. ■

Seat Leon 2.0 TFSI Styleance

Cena osnovnega modela:	5.181.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.400.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=13 °C / p=1003 mbar / rel. vl.: 83 % / Stanje km števec: 4879 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	7,7 s
402 m z mesta:	15,6 s (150 km/h)
1000 m z mesta:	28,0 s (189 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	5,5/7,3 s
80-120 km/h (V./VI.):	7,1/13,2 s

NAJVEČJA HITROST

221 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 13,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski z neposrednim vbrizgom goriva - gibna prostornina 1984 cm³ - največja moč 136 kW (185 KM) pri 6000/min - največji navor 270 Nm pri 1800-5000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 Y (Bridgestone Potenza RE050).

Mase: prazno vozilo 1334 kg - dovoljena skupna masa 1904 kg.

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

Zmogljivosti: največja hitrost 221 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,8 s - poraba goriva (ECE) 11,2/6,4/8,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ položaj za volanom
- ▲ notranjost
- ▲ zmogljivosti
- ▲ prijaznost do voznika
- ▲ sedeža

- ▼ črček v merilnikih
- ▼ zapiranje pokrova prtljažnika
- ▼ previsoka zaponka varnostnega pasu
- ▼ predal pred sovoznikom ni osvetljen
- ▼ poraba

Končna ocena

Če bi podeljevali oceno za užitek, bi dobil čisto petico. Najlepše pa šele sledi: kljub vrhunskim zmogljivostim je Leon TFSI lahkoten in nezahteven v vožnji. Upoštevajte še, da je Leon sicer petvratni, uporaben družinski avtomobil ...