

Rumeno, ki te ljubim

RUMENO

besedilo: Matevž Korosec • foto: Saša Kapetanovič



Tisti, ki so imeli priložnost sedeti v prejšnjega Leona Cupro R, se bodo strinjali, da je bil to še zadnji pravi avtomobil GT s turbomotorjem. Surovosti, s katero je moč prehajala na prednja kolesa, ne moremo opisati z besedama dinamično ali športno. Obstaja le ena – brutalno!

► Če na hitro preletimo njegovo osebno izkaznico, ugotovimo, da ga je pogajal 1,8-litrski prisihlo polnjen motor z 280 Nm navora in 155 kW (225 KM) moči, za prenos pa je skrbel šeststopenjski ročni menjalnik. Bolit' je v osnovi tehtal 1.320 kilogramov, kar je po tovarniških podatkih zadostalo za pospešek z mesta do 100 kilometrov na uro v 6,9 sekunde in hitrost, ki je kazalec na merilniku potisnila do številke 242.

Novi Leon Cupra je zrasel. Postal je daljši, širši in višji. Pa tudi težji. Toda le za 15 kilogramov. Na drugi strani je dobil povsem nov motor. Sodoben (neposredni vbrizg) prisihlo polnjen 2,0-litrski štirvaljnik (TFSI) z zavidi-

vinji podatki o moči in navoru. Tovarna objavlja kar 177 kW moči in 300 Nm navora, ki (še vedno) poginjata prednji kolesni par. Šeststopenjski menjalnik je ostal nespremenjen, na novo so mu preracunali le vzvratno prestavo, ki ima zdaj daljše razmerje.

Da pred vami stoji Cupra, in ne običajni Leon, vam ne bo treba dolgo ugibati. Agresivnejša prednji del in zadek ter 18-palčna pektarka platišča v barvi titana so dovolj izraziti, da ga ne boste sprazgledali. Če ga že boste, ga boste zametjali s 'FR-jem', toda tudi od tega modela se razlikuje. Cupra ima črna vzvratna ogledala in srednji del prednjega odbijata, pritaknili pa so ji še rdeče zavorne čeljusti. Precej

manj negotovosti je v notranjosti. Aluminijaste stopalke in opora za levo nogo, trikrak športen volanski obroč, predvsem pa izrazito školjkaasta črna Recarova prednja sežetja z rdečimi šivi v trenutku razjasnijo vsak dvom. Tisti, ki poznajo podobno nastrojena konkurenška brata (Audijsa S3 in Golia GTI), bodo ugotovili, da so platiščni deli v Leonu na otip bolj gladki in (vsaj na pogled) manj kakovostni kot pri drugih dveh, ampak to odvisnežev od GT-jev ne bi smelo zmotiti. Stejejo dirkaška notranjost in vrhunske motorne zmogljivosti. In za to so pri Seatu odlično poskrbeli.

Za razočaranje poskrbi zvok motorja. Ko obrnete ključ in zaslišite ton, ki prhnaja skozi



izpušni cevi, vas tovarniško objubljene zmogljivosti začnejo spravljeni v dvom. Zvok je zaduščen, popravljen in tako se vede tudi agregat, dokler ste z njim prizanesljivi. Prijazno, umirjeno in kultivirano. Svoj pravi obraz pokaže šele, ko do konca stopite na stopalko za plin. Takrat turbopuhalo zadha s polno sapo in začne (tudi zahvaljujoč neposrednemu vbrizgu) brutalno vleči že iz najnižjega delovnega območja. Poleg tega pa tako zelo zvezno, da bi ga brez težav zametjali z atmosfersko polnjenimi agregati. Sunkov, ki so značilni za turbomotorje, skoraj ni čuti. Šele ko stopalko popustite in jo ponovno pohodite, ugotovite, da se motor odziva nekoliko drugače kot 'atmosferci'. Kljub vsemu turbopuhalo potrebuje nekaj trenutkov, preden zadha s polno sapo.

Ker je prisihlo polnjen, večino svojega dela opravi do številke 6.400 na merilniku vrtljajev. Tam se začne tudi rdeče polje. Toda, če ste vztrajni, se brez težav zavrti do 7.000 vrtljajev v minuti. Volan je natančen in komunikativen. Dirkaška nastrojena vozniški si bodo želeli le več neposrednosti. Enako velja za menjalnik, ki ima za odtenek predolge gibe ročice. Prav nobenih pripomb pa nimamo glede lege na cesti. Ta je zavrti dobrega podvozja in širokih pnevmatik (Pirelli P Zero Rosso 225/40 ZR 18) odlična in dolgo povsem nevratna. Da je 'konjev' pod pokrovom veliko, opozori šele rumena utripajoča lučka ESP-ja med merilniki, ki se, če ga ne izklopite, ves čas aktivno vključuje v vašo vožnjo. Vendar tega ne občutite.

DIRKALISČE	
11.	58,99 s
1. Mitsubishi Lancer Evo X	56,91
5. Peugeot 207 RC	58,29
7. Mercedes AMG	58,54
16. Seat Leon FR	1,01,10

Več na www.avtomagazin.si, Matevž je kba ocenjena z merilo hitrosti
Temenišček (www.Avtro-elec.com)
* (U) Serija, (O) zbirne igre



| Seat Leon Cupra 2.0 TFSI

Drugeče je, ko ga izklopite. Takrat se pogorski koleci začnejo vrteti v prazno že med običajnim pospeševanjem v prvi, drugi ali tretji prestavi. Bolj moteče to postane med ovinki, ko začne notranje kolo zgužljati stik s podlago in Leon ne more več pokazati vsaga, kar zmore.

Pa smo spet tam. Tisti, ki kupujejo avtomobile GT, ker hočejo (in tudi znajo) izkoristiti vso moč, bodo pri tem Leonu pogrešali predvsem eno. Zaporo diferenciala. In to jim bodo morali proizvajalci tovrstnih 'boldov' prejeti ali slej ponuditi. Če ne v serijski opremi, pa vsaj na spisku doplačil! ►►

Seat Leon Cupra 2.0 TFSI (177 kW)

Cena osnovnega modela: 26.724 EUR
Cena testnega vozila: 28.062 EUR

MAŠE MERITVE
[141 cm / 1.110 mm] / [16.4 / 13.1] / [Slovo število: 3.182 km]

POSPEŠKI
0-100 km/h: 7,0 s
402 m z mesta: 14,9 s (160 km/h)
1.000 m z mesta: 28,5 s (204 km/h)

PROZNOŠT
50-90 km/h (l/100 km): 5,6/6,6
80-120 km/h (l/100 km): 6,8/8,3

NAVEČJA HITROŠT
245 km/h (VL, prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 38,5 m (AM, meča 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 12,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - turbobencinski - glava prostornina 1.984 cm³ - največja moč 177 kW (240 KM) pri 5.700/min - največji navor 300 Nm pri 2.200-5.500/min

Prenos moči: motor poganja prednji kolesni - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 Y (Pirelli P Zero Rosso)

Masa prazno vozilo: 1.375 kg - dovoljna stopnja mase: 1.945 kg
Masa: dolžina 4.315 mm - širina 1.768 mm - višina 1.458 mm

- prtljajnik 341 l - prostora za gorivo 55 l
Zmogljivost: največja hitrost 244 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva (ENE) 11,9/6,8/8,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRALAMO
moderne zmogljivosti
lega na cesti
deležanje ESP-ja
[skrajni] dirkaška notranjost
pohitraj za volanski obročem

▶ aenimen zvok motorja
▶ pretirali neposredni volan
▶ [prejldni] gubi močice menjalnika
▶ ni zapore diferenciala

Končna ocena

Ni dvoma, Seat tudi z novo generacijo Leona dokazuje, da mu je kristalno jasno, kaj se skriva za oznako GTI boldi. Novi Leon je še boljši od svojega prehodnika, še zmogljivejši in še hitrejši, predvsem pa še uporabnejši. To velja tako za notranji prostor kot motor, ki se zna, kar od njega tudi pričakujete, vesti nadse krotko in prav nič podivjano.