

MOČ ljudem!

Moč ni za vsakogar, še manj za vse.
Ali ta trditev velja vedno in povsod?



Vpolitiki in gospodarstvu pravijo, da je oblast in moč treba dodeliti tistim, ki se jim v glavi kasneje od tega ne zavrti. Neizkušeni namreč takoj padejo v skušnjava, kot bi skrit hudiček v njihovi glavi nemudoma stopil v ospredje. Taki ljudje so – z eno besedo – nevarni!

V avtomobilizmu ni nič drugače. Močni, športni avtomobili so najmikavnejši za mlade, ponavadi

neizkušene voznike. Potem dobijo v roke ključ avtomobila, ki ga nikoli niso obvladovali, in v kombinaciji z družbo se zgodi 'sedaj vam bom pa jaz pokazal, kako to leti'. Ki se ponavadi konča ob cesti z razbitim plehovjem. V najboljšem primeru!

Seat stavi na mladost, športnost in ... vidnost. Zato so (skoraj) vsi športni Seati strupene rume-ne barve, z zmogljivimi motorji in z mladostjo za volanom. Nevarna kombinacija? Najnevarnejša,

pravijo v zavarovalnicah, ko pomislijo na višino premije, hkrati pa (zavestno) pozabljajo na izkušenejše, ki bi jim morali znižati letne vsote. Vendar pa so avtomobili, ki so kljub ogromni konjušnici pod motornim pokrovom krotki, lahko obvladljivi. Da, Seat Leon FR je eden izmed njih.

Leon je že v osnovi rojen za športnika: kompakten, z razmeroma radodarno medosno razdaljo glede na skupno dolžino avtomobila in z



odličnim podvozjem. Bolje založena različica FR je nekaj mehanskih delov podedovala od koncernskega Volkswagna, ki sliši na ime GTI, česar ji nikakor ne moremo šteti med slabosti, saj se legendarni poskočni Golf znova vrača. Zato že na začetku priznamo, da ima dobre svoje in še boljše bratrančeve gene.

Začnemo lahko kar z mehaniko. Motor je seveda dvolitrski, atmosferski, oborožen z nepo-

»Redki so avtomobili, ki imajo med prednjima kolesoma skrito ogromno konjušnico, ki galopira kot čistokrvni trop tekmovalnih konjev na krožni stezi. Usklajeno, nadzorovano, s skupnim ciljem!«

srednim vbrizgom in s turbopuhalom. Vedno bolj znan kot TFSI ali gospod 200 'konjev'. Njegov delavnik se začne od prostega teka dalje, se nad zaznamkom 4.000 na merilniku vrtljajev še raje odzove vse do 6.500, ko se začne rdeče polje. Seveda je treba poudariti, da zlahka pripleza do sedem tisoč vrtljajev, kjer varovalna elektronika nežno prekine voznikovo trpinčenje, vendar svetujemo, da raje 'lovite' najdejavnejše vrtljaje. To ne bo težko, saj je pravi užitek šest-



Kratek test | Seat Leon FR 2.0 TFSI



stopenski menjalnik sprehajati skozi zobniški sestav. Gibi prestavne ročice so kratki, mehki, menjalnik pa izračunan tako, da motor skoraj nima časa zadihati, ko voznik s hitro desnico pretakne v višjo prestavo. Ker smo Leona FR zapeljali na stezo, smo ugotovili tudi nekaj slabosti, ki jih sicer na cesti ni zaznati. Električni servovolan je za cesto, pa čeprav je pod gumami spolzek asfalt, dovolj zgovoren, da klasičnega ne boste pogrešali, na stezi pa se je izkazal za premehega. Najbolje bi bilo, da bi bil opremljen z



»Med pluse smo uvrstili tudi školjkaste sedeže.«



gumbom, ki bi električnemu krmiljenju dal ukaz, naj otrdi, podobno kot imajo sodobni Fiati funkcijo City (ki deluje prav nasprotno). Druga pomanjkljivost je bolj dirkaške narave: če kdaj zavirate z levo nogo ali pa se le igrate s tehniko prsti-peta, vam svetujemo, da tega ne počnete v Leonu FR. Zavore, ki nikoli niso podglele našemu (tudi dolgotrajnemu) trpinčenju, namreč sunkovito zagrizajo s čeljustmi v zavorne kolute. Tako je sicer zaviranje učinkovito, prilagojeno tudi našim dolgonogim nežnim polovicam, vendar pa je zato natančno doziranje na žalost onemogočeno.

K dobri mehaniki spada tudi podvozje, ki je pričakovano trdo, neprijetno le na zaporednih kratkih grbinah, ko neprijetno zaziblje tudi živo vsebino (čeprav ni bilo nikomur slabo!), med dinamično vožnjo pa tudi dolgo nevtrarno, igri-vo in predvsem predvidljivo. Če smo že prej omenili, da smo zapeljali tudi na stezo Raceland v Krškem, naj še prišepnemo, da je Leon z zimskimi gumami dosegel podoben čas kot 191-kilovatna (250-'konjska') Alfa Brera na letnih. Ni to dejstvo dovolj zgovorno?!? Žal pa so pri Seatu znova pozabili na zaporo diferencijala (če izklopate ESP, notranje pogonsko kolo drsi v prazno, z vklopljenim stabilizacijskim sistemom pa ni tako zabavno), predvsem pa na prijeten in športen zvok motorja. Tega pa od Špancev, ljubiteljev dobre glasbe, res nismo pričakovali ...

Med pluse smo uvrstili tudi školjkaste sedeže, ki so z izdatnimi bočnimi oporami in s skromno odmerjenim prostorom za hrbet namenjeni predvsem mladim (in ne, kot je v navadi v močnejših in prestižnejših limuzinah, kjer se med stranskima oporoma lahko usidrajo tudi več kot 100-kilogramski vozniki!), športen volanski obroč, dvokanalno klimatsko napravo, kar osem varnostnim blazin, manj navdušeni pa smo bili

nad velikim zaključkom prestavne ročice in ceneno plastiko, ki kraljuje med prednjima sedežema in na vratih.

Dober avtomobil je tisti, v katerega se usedeš in imaš takoj občutek, da so ga načrtovalci naredili po tvojih željah in potrebah. Ali da bi ga zlahka prepustil svojemu neizkušenemu sinu ali športno manj navdušeni puncu. Leon vseka-kor izpopolnjuje vse te zahteve. Njegova edina velika pomanjkljivost je, da je skoraj enako drag kot tehnično podobno opremljen GTI. Ko potegnate črto in pogledate resnici v oči, kaj bi raje imeli, Golfa ali Leona? Pa čeprav bi si Seatova moč, obvladljiva za širšo množico, nedvomno zaslužila več pozornosti! ■

Seat Leon FR 2.0 TFSI

Cena osnovnega modela:	23.439 evrov
Cena testnega vozila:	24.069 evrov

NAŠE MERITVE

(T=7 °C / p=1011 mbar / rel. vl.: 69 % / Stanje km števca: 10912 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	7,1s
402 m z mesta:	15,1 s (155 km/h)
1000 m z mesta:	27,2 s (196 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [IV]:	5,2 s
50-90 km/h [V]:	6,9 s
80-120 km/h [IV]:	6,7 s
80-120 km/h [VI]:	8,5 s

NAJVEČJA HITROST

229 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,3 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1984 cm³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5100/min - največji navor 280 Nm pri 1800-5000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 V (Dunlop SP Winter Sport 3D M+S).
Mase: prazno vozilo 1334 kg - dovoljena skupna masa 1904 kg.
Mere: dolžina 4323 mm - širina 1768 mm - višina 1458 mm - prtljažnik 341 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 229 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 11,0/6,2/7,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ šeststopenjski menjalnik
- ▲ športno podvozje
- ▲ zavore
- ▲ ozka školjkasta prednja sedeža
- ▼ cenena plastika v notranjosti
- ▼ velik zaključek prestavne ročice
- ▼ odziv podvozja na kratke grbine
- ▼ zvok motorja

Končna ocena

To je eden redkih 200-'konjskih' športnih avtomobilov, ki bi jih zlahka prepustil svojemu sinu. Ni le zelo nezahteven za uporabo, ampak tudi dobrohotno odpušča voziške napake. In to je zlata vredno!