

*Test:*

*SEAT TOLEDO 1.8i GLX*

Olé! Košček Španije na naših tleh! Toledo prihaja iz Barcelone in je že dve leti prvi Seatov samostojni model, šteto od takrat, ko se je ta španska tovarna priključila nemškemu koncernu Volkswagen.

# HABLAÍS A



Volkswagnov patronat obema - Seatu in toledu - dobro dene. Omare s posamičnimi deli in sklopi so bile v Wolfsburgu dovolj na široko odprte, da je to pri toledu mogoče takoj opaziti; in, čeprav so v barcelonskem predelu Žona Franca močno razširili tovarno in povečali število konstruktorjev

v njej, razvoj toleda vseeno ni stal več kot 150 milijonov nemških mark. To pa je - v primerjavi z milijardnimi številkami v isti valuti, kolikor ponavadi stane razvoj takšnih vozil - pravi mačji kašelj.

In tako so toledo lepo in poceni umestili med golf in passat, nekako ob bok tedanje jette, ali

# LEMÁN?

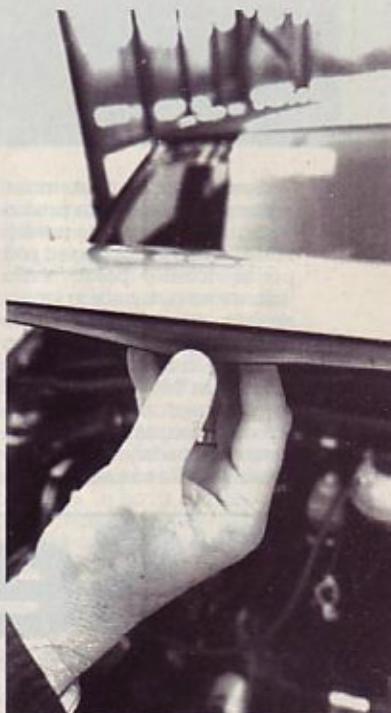


**Notranjost: golf, jetta, vento? Ne, toledo!**

skoraj včtric s sedanjim ventom. In, če je golf kombi-limuzina, vento pa limuzina s klasičnim zadkom, je toledo spet natanko vmes: po stranski silhueti limuzinski, v resnici pa s petimi vrati na zadku, ki se odprejo od zgornjega okenškega robu do odbijača. Ker je zadnja klop v toledu (asimetrično) zložljiva, velika polica za njo pa v celoti snemljiva, je prilagodljivost prtičnika velikanska: od 550 (osnovnih) do 1360 (končnih) litrov praznine. To pa je več kot v ventu in več kot v večini podobnih avtomobilov srednjega avtomobilskega razreda.

Da je toledo v sorodstvu s volkswageni, je moč ugantiti že po njegovi zunanjji podobi. A je hkrati tudi res, da so posamični karoserijski deli, gledano nadrobno in v celiem, ter po zaslugu Giorgia Giugiaria morebiti celo elegančnejši in skladnejši od nemških "originalov." Na vsak način se toledo klinasta oblika lepo poda; vštevši razmeroma top nos z nizko masko in nizkimi lučmi, spoiler na zvišanem zadku in zajetna odbijača, ki sta sestavni del karoserijske aerodinamike. Količnik zračnega upora sega - glede na različico toleda - od 0,31 do 0,33. Vseh različic je približno dvajset (upoštevaje tudi trge, katerim so namenjeni), sestavljati pa jih pomagajo štirje bencinski, en dizelski in en turbodiesel motor, vsi made by VW/Audi, ter štirje paketi opreme po koncernskih pravilih: CL, GL, GLX in GT. Testni toledo 1.8i GLX je po motorju sodil v spodnjo, po opremi pa v zgornjo polovico ponudbe. In približno tako se je tudi obnašal.

Volkswagnov 1,8-litrski motor ni nov, a tudi postaran ne. Dvovensilska tehnika v lahki glavi razglaša sesalno in izpušno klasiko, batni gibi še niso predolgi, elektronizirani Boschev monojetronic pa oznanja dovolj skrbno nadzirano



**Tesniljenje: gumasta obroba prednjega pokrova**

sredinsko vbrizgavanje goriva. Natančni bralci tehničnih podatkov bodo opazili drobne številčne razlike med temi motorji, vgrajenimi v Volkswagnove nosove in v toledo, ampak gre za povsem običajna prilagajanja strojev, ki so v navadi tudi med tako bratskimi firmami, kot sta VW in Seat. In navsezadnjie so drobne razlike tudi v razmerjih petstopenjskega menjalnika, ki je pri toledu sicer enako zasnovan in se v drugo prestavo enako zatika kot pri volkswagnih.



bno. Tudi notranje dolžine je dovolj, da zna biti toledo povsem primeren avtomobil za štiri ali pet odraslih ljudi; s pogojem, da so jim všeč razmeroma visoki sedeži in da se znajo sprizgniti s volkswagenovskim okoljem. To se začenja že na armaturni plošči. Seatovi so jo sicer oblikovali rahlo, ampak res zelo rahlo drugače kot njihovi kolegi v Wolfsburgu.

### Razvoj toleda ni stal več kot 150 milijonov nemških mark.

Navsezadnje to ni nič slabega in razen občasne bleščavosti nad tremi štirimi osnovnimi merilniki (od desne: vrtljaji, hitrost, gorivo, motorna temperatura) celoten kokpit dobro služi svojemu namenu. Žal so pedala tudi v toledu premajhna, tisti za plin je predaleč od zavornega, ostaja pa dovolj prostora za levo nogo, kadar ta počiva, pa tudi za vse tiste drobnarje, ki so v avtu, kadar je za volanom nežni spol. Prestavna ročica je odeta v usnje, zajeten

Seveda je jasno, da sta motor in menjalnik nameščena prečno v nosu in da poganjata prednji kolesi. In tako je tudi pogled pod prednji toledov pokrov čisto volkswagenovski: z malce kabelskega in cevnega nereda, pa s še dovolj prostora za kakšen polnilnik, ali za brillantni motor VR6. Napis "Made in Germany" na motornem bloku je dovolj viden in jasen, da ga ni mogoče prezeti in nadaljevanje skoraj gotovo sledi. Za zdaj se 1,8-litrsko

motorizirani toledo obnaša spodobno: prožnosti je dovolj, da ne pretirano obteženi seat ne zahteva številnih pretikanj, veselje do vrtljajev pa je pri tem agregatu tudi tolikšno, da si lahko postrežete s truščem vse do številke 6300, če hočete. Pravšnjega smisla pa nima, kajti največja moč se na diagramu kaže že pri 5250 vrtljajih v minutu, kar je dostenjno in ne prehrupno delovno območje, ki se precej dobro ujema tudi s testno izmerjeno največjo hitrostjo



Zadek: dvižna vrata s spoilerjem

vozila (180 km na uro), v peti prestavi. S približno 1100 kilogrami prazne teže je toledo - za svojih 4,32 metra dolžine - povprečno težak avtomobil, s štirimi sopotnikl pa - vitki in lahki voznici navkljub - ni več tako lahkokoten, da motor tega ne bi občutil. In v takšnih okoliščinah naraste tudi poraba (neosvinčenega) bencina. Testno povprečje je znašalo 10,8 litra na 100 kilometrov in to ni ravno nežna številka, najmanjša in največja poraba, ki smo ju zabeležili, pa sta bili 8,4 in 12,3 litra za vsakih 100 prevoženih kilometrov.

Toledova notranjost se začne s štirimi bočnimi vrtati, pri čemer so zadnja smešno koničasto rezana pod oba zajetna (zadnja) strešna opornika. Vrata se odpirajo široko in za vstopanje udo-

volanski obroč pa le v plastiko. Konzola, ki se vzpenja nad sredinski greben, ima - gledano od vrha navzdol - isto logistiko kot v golfu ali ventu: zračne reže, radijski sprejemnik, vrtljivi nastavljajnik mikroklima v avtu, dodatna stikala, pepelnik z vžigalkom in srednje velik odprt predal. Tudi sedeži in zglavniki nad naslonjali niso zgolj španski in tudi zasilno rezervno kolo v dnu prtljažnika je precej značilna Volkswagnova trma.

Toledu - to je zdaj že v zvezi s paketom GLX - streže osrednja ključavnica (tudi za vrata na zadku in za posodo za gorivo), zunanj ogledali sta električno pomicni in ogrevani in na notranjih vratnih klukah si je mogoče nalomiti dolg, rdeče polakiran noht. Višinsko prilagajanje voznikovega

**VOZILA** **Seat**  
in dele zanje lahko dobite pri firmi **AVTO RANCH**  
– Kühnsdorf  
pri Velikovcu (100 km od Ljubljane, preko Jezerskega) ali  
pa pri naših prodajalcih in servisih v Sloveniji:

**ATS** d. o. o.  
**DREV**, Drešivna vas 460 – Petrovče, Celje, Tel.: 063/776-616  
(prodaja, servis, deli)

**TWID – MARIBOR** d. o. o. Tel.: 062/415-548 (Prodaja)

**LIRJING** – Šmartno pri Slov. Gradcu, tel.: 0602/53-883 (Prodaja)

**REBERNIK** – Brezno pri Radljah ob Dravi, tel. 0602/66-265  
(Prodaja)

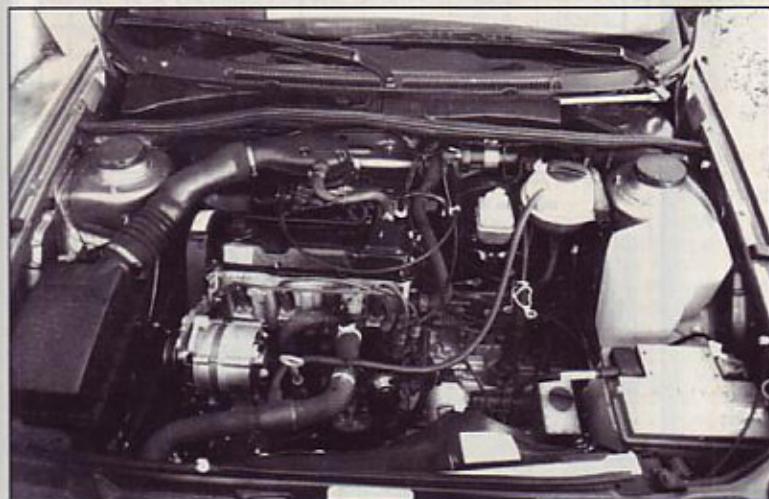
**PAVKA** – Ljubljana, Celovška 114 a, tel.: 061/552-941 (Prodaja)

**AGATON** – AVTORANCH Ribnica tel.: 061/861-488 (Prodaja)

sedeža ne zadeže veliko, saj ga ni mogoče spustiti tолiko daleč k tem avtu, da bi bilo sedenje zares sproščeno, dobro pa denejo elektrifikacija šip v vratih, v prednjih spojler vtijsnjeni megljenki in štiri luči na stropu. Popolna je tudi osvetlitev zadka: poleg običajnih še par luči za vzvratno vožnjo in zadnja megljenka. Vozniku sta v pomoč še servojačevalnik volana (s samo 3,2 vrtljaja od ene do druge skrajne točke je ta prijetno neposreden, a vseeno povsem lahkoten tudi za voznico) in ogrevana zadnja šipa. Dobro pa bi tam (včasih) del tudi brisalnik z brizgalko.

Zavorni ABS sodi pri opremi GLX šele k 2,0-litrskemu motorju v nosu, iz česar sledi, da testni avto ni imel tega pomagala. Zato smo zavorne meritve s povprečnim rezultatom opravili zgolj pri hitrosti 100 kilometrov na uro.

Seveda pa takšna meritev ne pove vsega. Toledo ima spredaj kolutni, zadaj pa bobnasti zavori in za potrebe, ki jim je ta avtomobil namenjen, so zavore dobro odmerjene in dobro deluječe. Večjih trpičenj pa - zaradi slabosti



**Motor: VW 1.8i,  
z okolico**

**Prtljažnik: velik  
in zelo povečljiv**

tnega hlajenja - ne prenesejo z veseljem.

Ker je toledo aerodinamično ugoden avtomobil, je ugodna tudi tišina v njem, dokler hitrost ne zraste nad 150 kilometrov na uro. Za mestno gnečo se je potrebno - tudi damam - privaditi nizkega, ter zato slabo odmerjivega nosu in visokega, pa zato pogledom precej v napoto zadka. K sreči je toledo brez štria, ki bi povzročale odvečne praske. In k sreči sodi - tako kot večina volkswagenov - med tiste avte, v katerih se ljudje hitro udomačijo.

Teža pogonskega sklopa, ki je nameščen pred prednjo premo,

dela toledo izrazit prednjepogonski avtomobil. To pomeni povsem nedvoumno zahtevo po dodajanju plina na ostreje voženih ovinkih, pomeni pa tudi veliko mero pazljivosti, kadar moč na prednji kolesi popusti. Toledov zadek je na pojemke občutljivejši, kot je pri volkswagnih navada, in to je dobro vedeti preden ste (neprijetno) presenečeni. Ima pa toledo - s poltogo zadnjo premo in s štirimi vijačnimi vzmetmi - bolj na trdoto kot pa na mehkost uglešeno podvozje. To bo na robah teh ganilo nezne duše, lege na cesti pa takšna lastnost ne kvarja. Kvečjemu izboljša jo. Dva stabilizatorja uspešno prepričujeta tudi bočne karoserijske nagibe in tako je s toledom - gledano vse hkrati - vse v redu.

Tistih nekaj pomanjkljivosti, ki gredo na račun končne obdelave, pa je pri tem španskem "volkswagmu" potrebno pripisati pač sredozemskemu okolju in značaju ljudi, ki toledo sestavljajo.

• • •

Hablaš alemán? Za Seatove inženirje je vprašanje seveda odveč. Jasno, da ti "senores" govorijo nemško. No, vsaj razumejo, kajti toledo je kljub vsemu toliko volkswagnovski, da tega ni mogoče prezreti. In dobro je, da je tako.



**Tekst: SAŠA EINSIEDLER,  
MARTIN ČESENJ  
Foto: IGOR MODIĆ**

**Tehnični podatki**

**Motor:** širivaljni - široktakini - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5250/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,1 m/s - specifična moč 37,1 kW (50,5 KM)/liter - največji navor 140 Nm pri 3000/min - ročična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanja goriva in vzgoj (bosch monoelektronik) - vodno hlajenje, 5,0 litra - motorja oleje 4,3 litra - akumulator 12V, 54 Ah - alternator 910 W - uravnavani izpušni katalizator.



**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski synchronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,455; II: 1,944; III: 1,370; IV: 1,032; V: 0,850 - vratne 3,167; diferencial 3,667 - platična 5 1/2 x 13 - gume 175/70 SR 13 (zasilno rezervno kolo), katalni obseg 1,75 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi 33,7 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx - 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodiča, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžne nihajke, vijačne vzmeti, teleskopski blazilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanjje:** dolžina 4321 mm - širina 1662 mm - višina 1424 mm - medasna razdalja 2471 mm - kolotek spredaj 1429 mm - zadaj 1422 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - radij krog 10,9 m, **notranje:** dolžina (od armaturne plastične zad. naslonjalo) 1570 mm - širina (komolci spredaj 1430 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 960 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1080 mm, zadnje klop 800-620 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (marmo) 550/1360 litrov - posoda za gorivo 55 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1090 kg - dovoljena skupna teža 1495 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1030 kg, brez zavor 515 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 12,0 s - poraba goriva (ECE): 6,1/7,5/10,6 litra neosvinčenega bencina na 100 km

**Naše meritve**

**Največja hitrost:**  
180 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**

0 - 60 km/h:	5,2 s
0 - 80 km/h:	8,3 s
0 - 100 km/h:	12,6 s
0 - 120 km/h:	18,4 s
0 - 140 km/h:	29,0 s
100 m z mesta:	33,9 s (147 km/h)

**Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV):	36,4 s (146 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	40,7 s (132 km/h)

**Zavorna pot:**

od 100 km/h: 52,3 m

**Natančnost  
merilnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	56,6
80	74,1
100	95,5
120	116,6

**Poraba goriva**

testno povprečje:  
10,8 litra/100 km

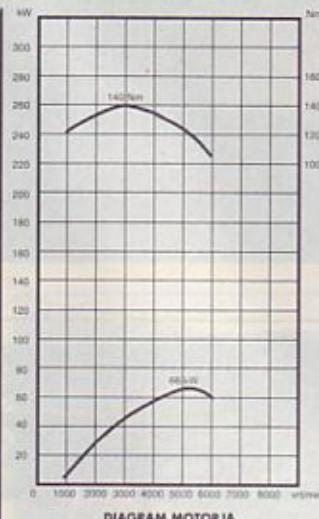


DIAGRAM MOTORJA

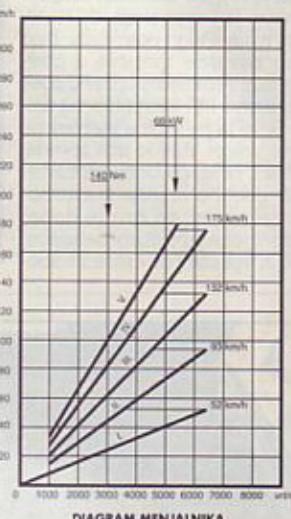


DIAGRAM MENJALNIKA

**Hvalimo**

- volkswagnovo sorodstvo
- karoserijski oblik in zasnova
- pripravnost volanskega obroča in vzvratnih ogledal
- pet vrat
- velik prtljažnik
- soliden motor

**Grajamo**

- "prehiter" zadek
- ni ABS
- visoka prednja sedeža
- glasen motor
- končna obdelava

**Cena**

DEM 32.413,00 (Pavka, Ljubljana) ·

**Končna ocena**

Seat Toledo 1.8i GLX je na pogled limuzina, v resnici pa kombi-limuzina srednjega razreda. Med njegove dobre lastnosti sodijo Volkswagnovo sorodstvo, obliko in prtljažnik, med slabe pa mediteranski način obdelave in glasen motor. Ampak družinskega ozračja v njem tudi to ne skazi.