



# Altea largo

Če bi Toledo nosil Volkswagnov znak, bi ga verjetno naslovili z Golf Lang. Ker je narejen v Španiji in ker je neverjetno podoben Altei, pa bo bolj pravilno, če mu rečemo Altea largo. In s tem smo pravzaprav povedali vse.

**G**eneracijsko gledano je novi Toledo tretji istoimenski predstavnik Seatove konjenice. Vendar ga z njegovima predhodnikoma zaradi tega ne moremo enačiti. Prvi je imel limuzinsko obliko in pet vrat, kar pomeni, da se je uvrščal v razred kombilimuzin. Druga generacija je postregla z novim konceptom; štiri vrata, izrazito limuzinsko obliko in poudarjenim športnim značajem. Avto ni bil napačen, bi lahko zapisali, in s tem se bodo verjetno mnogi strinjali. Toda projekt očitno ni zaživel. Drugače si ne znamo razlagati sprememb, ki jih prinaša novi Toledo.

Novi? Da, če vztrajamo pri tem, da je avto, ki ga vidimo na slikah, Toledo, potem ni dvoma. Toledo je novi! Drži pa, da je neverjetno podoben Altei. Z njo si deli osnovo, podvozje, motorno paleto, menjalnike, arhitekturo v notranjosti, številne komponente in celo zunanjo podobo, če ga gledamo le do stebrička C.

Celo mere v notranjosti potniške kabine so do potankosti enake. To pa pomeni, da v Toledu, tako kot v Altei, voznik in potniki sedijo precej nizko glede na obliko avta, da se voznik lahko pohvali z ergonomsko dovršenim delovnim prostorom, pri čemer veliko

vlogo odigra priročno majhen in v usnje odet trikraki volanski obroč (za resnično dober oprijem je ta nekoliko prebogato oblazinjen), da so stopalke med seboj ravno prav razmaknjene, da je opora za levo nogo takšna, kot bi morala biti povsod, in da na armaturni plošči poleg merilnika hitrosti najdemo še merilnik vrtiljave, ki se nahaja na sredini, levo od njega pa merilnika temperature hladilne tekočine ter količine goriva v posodi skupaj z večfunkcijskim zaslonom iz tekočih kristalov.

Gledano z voznikovega sedeža si torej Toledo, ne glede na to, da je delovno okolje

v celoti povzeto iz Altee, zasluži visoke ocene. Kar pa ne velja za materiale. Ti so prav tako Alteini, kar pomeni, da je 'karbon' okoli merilnikov in sredinske konzole le trda in gladka plastika, enako pa velja tudi za ele-

»Toledo si, ne glede na dejstvo, da je delovno okolje povzeto iz Altee, zasluži visoke ocene.«

mente s kovinski leskom (merilniki, sredinska konzola) ter del armaturne plošče, ki se barvno zliva z zunanostjo. Glede na testno Alteo (AM 15/2004) se zdi, da je za odtenek bolj natančna iz izdelava. Ampak razlog za to je treba verjetno iskati drugje in ne v zahtevi po boljši kakovosti. Prestiža, ki ga lahko najdete v dimenzijsko konkurenčnih Volkswagnih ali Audijih, zato v Toledu ne iščite. Raje se osredotočite na njegovo uporabnost in prostornost.

Kljub športnim ambicijam, ki jih je zaslediti izza voznikovega sedeža, utesnenosti spredaj namreč ne boste občutili. Prostora za





»Seveda se ob vsem začne porajati vprašanje, ali je vredno za dobrih 90 litrov več prostora in drugačno formo zadka doplačati 335.000 tolarjev?«

komolce je dovolj, prav tako za glave in noge. Podobno velja za prostor zadaj, ki je celo za odtonek širši. Torej bosta dva odrasla našla brez težav vse, kar potrebujeta. Nekoliko manj suvereno bi to lahko trdili le takrat, ko se na klopi prisede še tretji. Ampak ne glede na število potnikov velja, da prav vsak od njih sede na previdno odmerjene

sedežne površine, ki poleg zglavnikov in varnostnih pasov vključuje tudi bočne opore. Razlika, ki loči Toledo od Altee, in to je zdaj že jasno, je le zadaj, kjer so si oblikovalci zamislili stopničasto formo zadka (podobno kot Renault pri Vel Satisu) in na račun tega za 180 milimetrov podaljšali karoserijo ter v prtljžniku zagotovili okroglih 500

litrov prostora. To pomeni, da Toledo v prtljžniku ponudi 91 litrov več prostora kot Altea, ki pa v ničemer ni boljši. Tudi tu je treba namreč prtljago še vedno dvigniti čez rob (osem-, oziroma štiriindvajset centimetrski, kadar je odstranjeno dvojno dno). Drži pa, da je prtljžnik v mnogih pogledih prilagodljiv, povečljiv, pravokotnih oblik, z dvema



▲ Predal med prednjima sedežema je ozek in globok - torej pogojno uporaben -, zato pa njegov pokrov lahko služi tudi kot opora za komolce.



▲ Nekaj stikal in vtičnica za napajanje (12 V) se nahaja tudi na sredinskem grebenu. Predvsem zato, da poudarijo občutek športnosti.



mrežastima predaloma ob bokih in zanimivo zamišljeno dvojno polico, ki v sebi skriva še en sicer precej plitek predal.

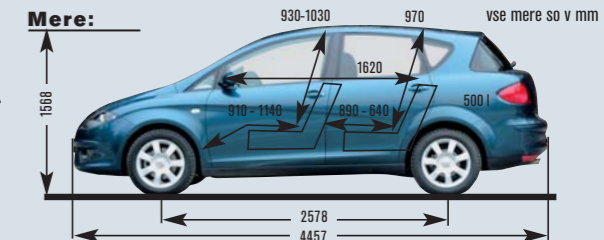
Ob tem se poraja vprašanje, ali je vredno za dobrih 90 litrov dodatnega prostora in drugačno obliko zadka doplačati 335.000 tolarjev, kolikor je Toledo dražji od Altee. Verjetno ne. Še posebej, če pomislimo, da tudi Toledo stoji prav tako trd(n)o na cesti kot Altea, kar je nedvomno v prid športno odpeljanim ovinkom in nekoliko manj udobju potnikov, da tudi tu osnovni dizel v vsakodnevnem vrvežu zadovoljivo opravlja svoje delo in upeha šele, ko od njega pričakujete preveč (moč!), in da je menjalnik s svojimi spodobno kratkimi ter natančnimi gibi tudi tu povsem zlit z drugimi komponentami v vozilu.

Splača pa se doplačati za MP3-predvajalnik, tehnologijo Bluetooth in volanski obroč s tipkami (108.000 tolarjev), s katerimi je bil opremljen testni Toledo. Za preostali denar pa si raje omislite strešni prtljžnik. Lahko tudi najdražjega, če se vam zahoče. ■

## Seat Toledo 1.9 TDI Stylance

**CENA:** (Porsche Slovenija)  
**Osnovni model:** 5.001.000 SIT  
**Testno vozilo:** 5.227.000 SIT

**Moč:** 77 kW / 105 KM  
**Pospešek:** 12,7 s  
**Največja hitrost:** 173 km/h  
**Povpr. poraba:** 6,7 l/100 km



### NAŠE MERITVE

(T = 0 °C, p = 1000 mbar, rel. vl. = 47 %, stanje km števca: 1602 km)

#### Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,7
402 m z mesta:	18,5
	(119 km/h)
1000 m z mesta:	34,3
	(149 km/h)

#### Prožnost

50-90 km/h (IV):	s	9,0
80-120 km/h (V):		14,0

#### Največja hitrost

	173 km/h
(V, prestava)	

#### Poraba goriva

najmanjše povprečje	l/100 km	6,1
največje povprečje		8,3
skupno testno povprečje		6,7

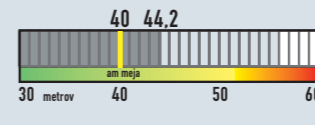


#### Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	dB
50 km/h	59	58	57	
90 km/h	65	63	62	
130 km/h		70	68	
Prosti tek				37

#### Zavorna pot

od 100 km/h:	m	44,2
(AM meja 40 m)		



#### Napake med testom

- brez napak

### Ocena

Zunanost (15)	13	Vsake oči imajo svojega 'malarja', toda verjetno se bomo vsi strinjali, da je Altea skladnejša.
Notranost (140)	109	Notranost ni doživela sprememb, celo materiali so ostali enaki. Večji je postal le prtljžnik.
Motor, menjalnik (40)	34	Motor je že dodobra poznan, navdušuje pa menjalnik s svojimi kratkimi in natančnimi gibi.
Vozne lastnosti (95)	79	Trdo podvožje je nedvomno lep dokaz Toledovih ambicij, pa čeprav potnikom to ne bo všeč.
Zmogljivosti (35)	26	Osnovni dizelski agregat navdušuje z varčnostjo in prožnostjo, manj z močjo.
Varnost (45)	38	Spodobno zalogo varnosti poleg vsega zagotavlja tudi koncernsko ime - VAG.
Gospodarnost (50)	36	Motor je pravi varčnež, manj to velja za ceno in izgubo vrednosti.

### Skupaj 335

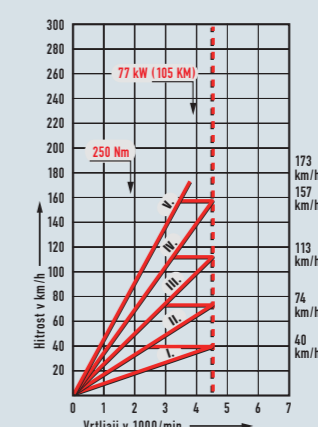
### OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

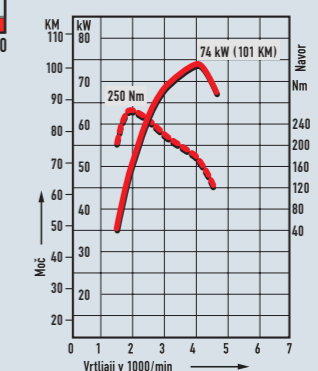
Toledo je pravzaprav Altea s podaljšanim zadkom. In to je tudi vse! Torej, če vam je bolj všeč ali če potrebujete prostor, kupite Toledo. Sicer pa se odločite za Alteo in preostanek denarja namenite opremlitvi.

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊  
 Za pravi užitek bo treba poseči po zmogljivšem stroju in verjetno tudi avtu, vsaj ščepec tega pa vam Toledo vseeno pričara.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1896 cm<sup>3</sup> - največja moč 77 kW (105 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1900/min.

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilni, stabilizator - zadaj posamični obesi, štiri prečna vodila, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavori spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 10,9 m - posoda za gorivo 55 l.

**Mase:** prazno vozilo 1450 kg - dovoljena skupna masa 2029 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 6,7/4,5/5,4 l/100 km.



Prostornina prtljžnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ voznikovo delovno okolje
- ▲ prilagodljiv zadek
- ▲ lego na cesti
- ▲ varčen motor
- ▲ bogata oprema
- ▲ MP3-predvajalnik, tehnologija Bluetooth (doplačilo)

- ▼ osvetlitev zaslonov avdiosistema in klimatske naprave
- ▼ komunikativnost volanskega mehanizma
- ▼ dvojni način odklepanja vrat preglednost pri vzratni vožnji