

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Seat Toledo 2.0 TDI DSG Stylence | Kratek test



Verjetno tako smotrno in temeljito kot koncern Volkswagen nihče drug ne izkoristi svoje tehnike. Velja tudi in še zlasti za Seata Toleda.

Ravnatežje

Razlaga se skriva v vprašanju: koliko imata skupnega Seat Toledo in Škoda Octavia? Ha, bistveno več, kot si morda upate predstavljati. Vsaj s stališča stroškov razvoja. Obema je namreč skupna platforma, ki ji pravimo Golfova, lahko pa ji rečete tudi kako drugače, recimo Atrijeja, se pravi od Audi A3. Sestavni deli platforme so sicer zvečine enakega videza, a prirejeni vsakemu avtomobilu posebej; zaradi drugačnega težišča, zaradi drugačne razdelitve teže in zaradi drugačnega značaja.

Zakaj omenjam prav Octavio? Ker je tako kot Toledo največji avtomobil, zgrajen na tej platformi. Tisti, ki mu rečemo najbolj družinski. In zato ker sta si ob enem tako različna. Stvar je v ciljni skupini kupcev; tudi Toledo namreč nosi Seatovo osnovno poslanstvo: biti bolj športnega značaja (predvsem z videzom in manj z zmogljivostmi) in biti avtomobil za povsem drug krog ljudi.

Še vedno se krešajo mnenja o videzu Toledovega zadka, ampak bistvo je prav tam: oblika, uporabnost (dvojno dno, dodaten predal pod polico nad prtljažnikom) in litri govorijo svoje. Prav zato Toledo lahko ugodí marsikateri družinski želji in potrebi, ob upoštevanju, da je tudi prostor pred prtljažnikom izdatno odmerjen, pa je trditve še podkrepjena. Takšen - pa tudi s svojo poja-

vo - hoče biti Toledo tekmecek nekaterim kompaktnim limuzinskim kombijem, kot sta Scénic in Corolla Verso. Čeprav, jasno, na povsem svoj način.

Izza volana je težko ugotoviti, ali gre za Toleda ali za Alteo, zato zvečine veljajo enake ugotovitve: da sta zaponki varnostnih pasov moteče visoko, da (zlasti v takšni pogonski kombinaciji) manjka tempomat, da je sicer oprema povsem zadostna, da je prostora za drobnarije veliko, da so merilniki lepo berljivi, a (tako kot celoten kokpit) - delno verjetno tudi zaradi barvne kombinacije - precej pusti, da je notranja plastika precej cenena, a spretno zakamuflirana z zanimivo površinsko obdelavo, da je volanski obroč odlično oprijemljiv, čednega videza, z dodatnimi gumbi tudi uporaben, a bi se lahko še za kak decimeter spustil, in da je informacijski sistem (potovalni računalnik) odličen, a z eno opombo: da hkrati ne morete imeti na zaslonu podatka o zunanji temperaturi in o času.

Tokratni paket pogona je mamljiv in obljudja športnost. Motor je trenutno zadnje generacije TDI (dva litra, 16 ventilov), menjalnik pa tisti, za katerega daje velik del ljubiteljev izdelkov koncerna VAG (pa tudi nekaterih drugih) roko v ogenj: DSG. In vse je res: motor ima odlične zmogljivosti in menjalnik je med pretikanjem res zavirljivo

hiter ter obenem trenutno najhitrejši med vsemi samodejnimi. Le dve manjši zameri imamo: motor ni (več?) tako varčen, kot bi pričakovali, in menjalnik ni udobno prijazen, saj pogosto rahlo cuka. 'Kriva' je sklopka (oziroma sklopki, saj sta dve) oziroma njuna nastavitev, zaradi katere se takšen Toledo povsem z mirovanja ne zgane prav hitro.

Ampak s to ali katero drugo tehniko Toledo skrbi za nekakšno ravnatežje v koncernu; za to, da pokrije tudi drugi del kupcev tega cenovnega razreda. Saj veste: Golf za sredinske, Octavia za klasike, Toledo za avantgardne brez predsodkov. Vsi drugi so nekje vmes. ■

Seat Toledo 2.0 TDI DSG Stylence

Cena osnovnega modela:	5.707.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.987.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=23 °C / p=1005 mbar / rel. vl.: 55 % / Stanje km števca: 1593 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,6 s (133 km/h)
1000 m z mesta:	31,7 s (167 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,4/12,3 s
80-120 km/h (V./VI.):	9,4/12,1 s

NAJVEČJA HITROST

200 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1968 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750-2500/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE 050).
Mase: prazno vozilo 1564 kg - dovoljena skupna masa 2085 kg.
Mere: dolžina 4458 mm - širina 1768 mm - višina 1568 mm - prtljažnik 500 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivost: največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva [ECE] 7,5/5,1/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljivosti motorja, prožnost
- ▲ hitrost pretikanja menjalnika
- ▲ prilagodljivost in prostornost
- ▲ voznost
- ▼ počasno speljevanje
- ▼ na trenutke menjalnik 'cuka'
- ▼ pusta notranjost
- ▼ visoke zaponke varnostnih pasov

Končna ocena

Zaradi prostornosti in prilagodljivosti je na kožo pisan družini, zaradi dinamike (videz, voznost, pogon) se bodo za njim ozirali športno navdahnjeni, le zaradi notranje barvne pustosti si bo zaslužil kak večji minus.