



Háromajtós sportkupéra nyálazhatunk: németesen megbízható és latinosan szexi az új Seat Leon SC.

Nem kérdés, a Golf a király. Ezernyi autóteszt bizonyítja, minden elismerést bezsebelt már, és több kihívónak beletört a foga a wolfsburgi kipufogó csomkjába. Minőség, vezethetőség, értéktartás, a lista végtelennek tűnik: a német kompaktkirály hetedik generációja is a csúcsról tekint le a vérszomjas trónkövetelők garmadájára.



Viszont létezik egyetlen apró homokszem a jól olajozott gépezetben: a Golf formaterve túlságosan száraz és unalmas. Konzervatív, semmitmondó.

Nem lehet vele feltűnősködni.

Egyedül talán a szolidan spojlerezett R kivitel dobja fel a kínálatot, de inkább a leghengerlő

menetteljesítménnyel eladható a masina, a villogás csak másodlagos. Nincs mit tagadni, a design nem az olasz karosszérialamesterek műalkotása. Szerencsére a VAG csoport termék- és márkaskáláján akad alternatíva annak is, aki nem mondana le a német minőségről, de valami izgalmasabbat szeretne.

Az egyik oldalon ott a remek és minőségileg is magasabb kasztba tartozó Audi A3-as. Azonos koncepció, mégis teljesen más világ: prémium szegmens tiszteletet parancsoló emblémával. A vásárló szempontjából a történet ott bukik el, ahol elkezdődik: a szolidnak nem mondható árképzés fényévekkel túlrepíti az A3-ast a Golf átlagos vásárlókörén.

A másik, izgalmasabb oldalon a spanyolok vannak. A flamenco ruha alatt megbízható német minőség, alacsony ár, VAG csoportos motor, erőátvitel és felszereltség.

A Leon a tökéletes Golf?

Majdnem. A spanyol szívtipró legnagyobb problémája az, hogy egyáltalán létezik a géndonor, akitől rengeteg jó tulajdonságát örökölte. De ez egy másik és hosszú történet, essünk neki inkább a háromajtós SC kivitelnek, és vesézzük ki a legsportosabb Leont.



A Golf MBQ moduláris platformjának bevezetése olyan volt a kompakt Seatnak, mint nyári szárazság után a záporosó: létfontosságú. A két ráncfelvarráson átesett előző generációval sem voltak nagyobb bajok, csak a 2010 előtti nagy gömbölyödés korszaka véget ért. Izgalmasabb formák láttak napvilágot, határozott élekkel, ívekkel és törésvonalakkal sokkal agresszívebb formát kölcsönöztek a kasztniknak.

A Leon esetében is kiszálkásodott az, ami eddig kerekedni akart. Az orrész teljesen új identitást ad a spanyol négykerekűnek. A lámpatestek éles vonalai és bennük a nonfiguratív LED nappali fény sportos hangulatba hozza a szemlélőt. A fordított trapéz alsó légbeömlő és a méhrácsba ágyazott ködlámpa tovább izzítja a gyors iramú előrehaladás iránti vágyunkat. Teljesen új a hűtőrács, a logón is faragtak.

Az új Seat Leonban megújult maga a brand is. Dögös a forma, és megkockáztatom, bizonyos szögből akár Audi is lehetne. Egyetlen alkatész viszi tovább a gömbölyű formavilágot, mégpedig a motorháztető, de a formát szépen egyensúlyozza a középen elvezetett törésvonal.

Oldalról nagyon hozza az új A3-as ízvilágát, ami egyáltalán nem baj. Az első és hátsó lámpatestek belenyúlnek az oldalnézet vonalvezetésébe, de nem zavaró, harmonikus az összkép. Szép a felnigarnitúra is, az FR sport kivitelé egyenesen fantasztikus. Arról most ne essen szó, hogy törték meg a nagy lemezfelületeket a fény-árnyék vonalakkal, beszéljenek inkább a képek.



Hátulról a régiúj Ibiza-val bevezetett sportos, harapós lámpatestek köszönnek vissza, szépen beledolgozva a Leon formavilágába. A sportos kivitelnél duplacsövű kidörrenés és matt áldiffúzor kerül terítékre, a mezeibb kiviteleknél rejtett kipufogó és színre fújt alsó szoknya. Mindkét kivitel esetében alapfelszereltség a tetőspoiler, gúnyneven simléder.

Azért SC ez a Leon, mert ő egy Sport Cupe. Ez egy háromajtós, sportosabb kivitel, a normál

Leonnak öt ajtaja van, szerencsére hasonlóan dinamikus formatervvvel. A családi kivitelhez képest minimálisan változtak a kasztni arányai, így maradt a kategóriaátlag 380 literes csomagtartó is. Elhanyagolható adat, de azért jó, ha tágas(abb) a puttony, mikor útnak indul az ember.



A beltér nem sok újat hoz az ötajtós kivitelhez képest. Érdemes megemlíteni a csapott aljú FR sport kormányt és a remek sportüléseket, bár a hátsó ajtó és a tetővonal meredekebb esése miatt hátul sokkal szűkösebb a hely, mint gondolnánk. Hiába, a sportos kompaktoknak ez az átka. A vezető elé táruló látvány a színvilágot kivéve akár az aktuális 7-es Golf-ból is származhatna. Ha az összeszerelési minőség is rendben, akkor nagyot szakíthat az SC kivitel a sportkompaktok piacából.

Mi zümmög a bódében?

A VAG-csoport legfrissebb és legnépszerűbb erőforrásai. Mivel mechanikailag nem tér el az SC és a mezei öt ajtós kivitel, ezért a motorpaletta azonos. A benzines aggregátoknál a belépő szintet az 1,2-es TSI, közvetlen befecskendezéses turbómotor jelenti 86, illetve 105 pacival. A következő szintet már az izgalmasabb 1,4 TSI jelenti 122 ló erejével és 200 Nm forgatónyomatékkal. A formához legjobban talán az 1,8-as turbó benzines illik, amely 180 telivérrrel kínálja meg az első kerekeket.

Akinek a dízel illata édesebb, annak a beszálló modell az 1,6-os CR (common rail, azaz közös nyomócsöves) TDI jelenti. A takarékosabb 90, míg a gyorsabb 105 ló erejéből gazdálkodik. Egy békaugrásnyival fennebb ott a remek, két literes TDI, amivel már dinamikusabban mozog a bódé köszönhetően a 150 lónak és a közel 320 Nm forgatónyomatéknak. A legvadabb és legsportosabb olajkályha a 184 pacis erőművész, amelynek ereje és nyomatéka rendszeren

megcibálja a hajtásláncot egy-egy komolyabb kigyorsításnál.

Minden kivételhez az alapváltó egy szintén VW eredetű, hat gangos manuális, de a dinamikus haladáshoz és a formatervhez sokkal inkább ajánlottabb egy DSG dupla kuplungos egység.

Genfben hivatalosan és akár előben is megcsodálhatjuk a legdinamikusabb látványú Golf-klónt. Az első példányok késő tavasszal kerülnek a márkakereskedésekbe jelentősen kedvezőbb áron, mint a háromajtós Golf. Hogy miért nem a Leon a tökéletes Golf? Mert a megrögzött német vásárlók közül akinek eddig is Golfja volt, az ez után is Golfot fog venni. Az imidzs néha fontosabb, mint a dizájn.