Dravci: S výkonom 280 až 320 koní patria Volkswagen Golf R, Seat Leon Cupra a BMW M 135i k najsilnejším kompaktom.

Výkonné kompakty

SEAT „VYPIEKOL“ S FYZIKOU

BMW M 135i automat
Výkon 235 kW/320 k pri 5 800 ot./min.
Čas na okruh 1:37,70 min.
Cena od 41 100 eur

Seat Leon Cupra 280
Výkon 206 kW/280 k pri 5 600 ot./min.
Čas na okruh 1:37,89 min.
Cena od 26 720 eur

VW Golf R 2,0 TSI
Výkon 221 kW/300 k pri 5 500 ot./min.
Čas na okruh 1:37,96 min.
Cena od 36 690 eur

Napriek pohonu predných kolies a nižšiemu výkonu jazdí Leon Cupra na pretekárskom okruhu rovnako svižne ako BMW M 135i a VW Golf R.

Jedna:tridsať šesť, jedna:tridsať-sedem – jedna: tridsaťsedem: osemdesiatdeväť. Keď sivý Seat Leon Cupra pretína cieľovú čiaru okruhu Contidrom, testovací jazdci neveriacky zízajú na stopky. Presne 1:37:89 je na okruh dlhý 3 600 metrov senzačný čas. Leon jazdí akoby bez námahy, na rovnako vysokej úrovni ako jeho konkurenti, hoci na Golf R mu chýba 20 koní a na BMW M 135i dokonca 40 konských síl. A to všetko napriek pohonu predných kolies – Seat jednoducho akoby „vypiekol“ s fyzikou.

Po mnohé roky totiž platilo staré známe pravidlo, že predné kolesá sú výkonom nad 200 koní jednoducho preťažené. Zabudnite na to. Technici zo Seatu investovali množstvo svojej mozgovej kapacity práve do riešenia pohonu modelu Leon Cupra. Dvojlitrový turbomotor síce zdieľa s Golfom

Seat Leon Cupra 280
Jednoduchý: kokpit s prehľadnou obsluhou a trochu rustikálnymi materiálmi. Sériové športové sedadlá sú pohodlné a ponúkajú dobré bočné vedenie. Oproti Golfu R a BMW M 135i však nemajú nastaviteľný sklon sedákov a chýba im aj vyťahovacia podložka pod kolená.

VW Golf R 2,0 TSI
Fajnový: Vo výbave R sa dokonca aj interiér Golfa stáva skutočne luxusným – vďaka klavírnemu laku a karbónovej napodobenine. Ovládanie cez dotykový displej je však trochu prešpekulované. Športové sedadlá sú takmer dokonalé a ponúkajú, napriek koženým poťahom, dobrú bočnú podporu.

BMW M 135i automat
Lacný: Spracovanie je dobré, ale použité materiály akosi nechcú celkom zapasovať k vysokej cenovke – v tomto nie je BMW o nič lepšie než Seat. Sedadlá majú optimálny tvar, ale vysokí vodiči budú „na nervy" zo sedenia priamo vedľa B stĺpika.

R, s ohľadom na koncernovú matku však s výkonom okresaným na 280 koní. Na rozdiel od Golfa R dostanete najsilnejší Leon bez pohonu všetkých štyroch kolies. Aby sa výkon napriek tomu dostal na cesty bez „straty kytičky", Španieli použili a vylepšili elektromechanickú uzávierku diferenciálu XDS, známu z modelu Golf GTI.

Seat dosahuje najlepšie časy

A dosahuje ich nielen na papieri. Leon dokonca aj z úzkych zákrut okruhu Contidrom zrýchľuje bez akýchkoľvek problémov s priľnavosťou. Iba blikanie kontrolky systému ESP dáva najavo, že systém – pre jazdca takmer nepozorovane – redukuje výkon motora. V rýchlych zákrutách drží Leon na vozovke takmer drzo neutrálne a sebaisto. Skutočne nemusíte byť ktovieakým znalcom, aby ste za volantom Seata zajazdili naozaj veľmi dobré časy. Nielen vydarené nastavenie podvozka Cupry je však zodpovedné za expresné prejazdy okruhom. Seat svoj model totiž dôsledne podrobil redukčnej diéte. Vďaka nej je o dobrých 100 kíl ľahší než Golf R a BMW váži dokonca až o 140 kilogramov viac.

Nebolo preto prekvapením, keď sa iba pár týždňov pred naším testom práve Leonu Cupra podarilo zdolať legendárnu Severnú slučku na Nürburgringu v čase 7:58,4 minúty – čím pokoril doterajší najlepší čas pre homologované vozidlá s predným pohonom o celých desať sekúnd! Osemminútová hranica na tomto známom nemeckom okruhu s dĺžkou 21 kilometrov pritom ešte donedávna platila za métu, ktorú dokázali zdolať len skutočné športové automobily.

Napriek všetkej eufórii by sme však celkom určite konkurenčné BMW, ani Volkswagen odpisovať vopred nemali. Predovšetkým M 135i vyvoláva vzrušenie svojím špecifickým technickým konceptom: radový šesťvalec a zadný pohon v tejto triede neponúka nikto iný. Už len obyčajné stlačenie štartovacieho tlačidla názorne dokazuje, ako veľmi odlišný je tento bavorák. Zatiaľ čo VW a Seat prezentujú voľnobeh akusticky

TECHNICKÉ ÚDAJE	BMW	SEAT	VW
Motor/valce/uloženie	R6/turbo, vpredu pozdĺžne	R4/turbo, vpredu priečne	R4/turbo, vpredu priečne
Ventily/vačkové hriadele	4 na valec/2	4 na valec/2	4 na valec/2
Pohon vačkových hriadeľov	reťaz	reťaz	reťaz
Objem motora	2 979 cm^3	1 984 cm^3	1 984 cm^3
Výkon kW(k) pri ot./min.	235(320)/5 800	206(280)/5 600	221(300)/5 500
Nm pri ot./min.	450/1 250	350/1 700	380/1 800
Maximálna rýchlosť	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Prevodovka	8-st. automat	6-st. manuál	6-st. manuál
Pohon	zadnej nápravy	prednej nápravy	oboch nápravy
Brzdy vpredu/vzadu	kotúče/kotúče	kotúče/kotúče	kotúče/kotúče
Pneumatiky	225/40-245/35 R18Y	235/35 R19 Y	235/35 R19 Y
Typ pneumatík	Michelin Pilot Super Sport	Bridgestone Potenza RE 050 A	Bridgestone Potenza RE 050 A
Veľkosť diskov	7,5-8x18"	8x19"	8x19"
Emisie CO_2	175 g/km	154 g/km	165 g/km
Spotreba (mesto/mimo/priemer)	10,3/5,9/7,5 l	8,7/5,5/6,6 l	9,4/5,9/7,1 l
Objem nádrže/palivo	52 l/Super	50 l/Super	55 l/Super
Vonkajšia hlučnosť	73 dB (A)	73 dB (A)	75 dB (A)
Batožinový priestor	360 – 1 200 l	380 – 1 210 l	343 – 1 233 l
Dĺžka/šírka/výška	4340/1 765 – 2 089*/1 411 mm	4525/1 840 – 2 016*/1 689 mm	4 681/1 923 – 2 089*/1 624 mm

* Šírka so spätnými zrkadlami

NAMERANÉ ÚDAJE	BMW	SEAT	VW
Zrýchlenie 0 – 50 km/h	2,2 s	3,2 s	1,8 s
0 – 100/130 km/h	5,2/7,9 s	6,5/9,0 s	5,4/8,1 s
0 – 160/200 km/h	11,5/18,0 s	13,0/20,9 s	11,5/18,9 s
Pružnosť 60 – 100 km/h	2,7 s	2,8 s	2,9 s
80 – 120 km/h	3,1 s	3,3 s	3,4 s
Pohotovostná/užitočná hmot.	1522/488 kg	1381/509 kg	1490/500 kg
Rozloženie hmot. vpredu/vzadu	52/48 %	61/39 %	59/41 %
Priemer otáčania vpravo/vľavo	11,0/11,0 m	11,3/11,2 m	11,8/11,9 m
Brzdná dráha zo 100 km/h studené	36,3 m	37,3 m	36,5 m
zo 100 km/h zohriate	34,3 m	35,6 m	35,1 m
Vnútorný hluk pri 50 km/h	61 dB (A)	61 dB (A)	59 dB (A)
pri 100 km/h	68 dB (A)	66 dB (A)	67 dB (A)
pri 130 km/h	72 dB (A)	71 dB (A)	70 dB (A)
Spotreba pri teste – emisie	8,9 l/100 km – 211 g/km	8,5 l/100 km – 200 g/km	9,0 l/100 km – 214 g/km
Dojazd	580 km	590 km	610 km

CENY/VÝBAVY	BMW	SEAT	VW
Model	M 135i	Leon Cupra 280	Golf R
Základná cena (5-dver.)	41 100 eur	26 720 eur	36 690 eur
Automatická prevodovka	2 269 eur	2 030 eur	2 420 eur
Kožené poťahy	1 603 eur	S/alkantara	2 103 eur
Navigačný systém	1 603 eur	881 eur	547 eur
Xenónové svetlomety	948 eur	S/Full LED	S
Adaptívny tempomat	464 eur	498 eur	270 eur
Vyhrievanie predných sedadiel	333 eur	446 eur*	391**
Automatická klimatizácia	706 eur	S	S
Metalíza	666 eur	536 eur	542 eur
Cena testovaného modelu	44 135 eur***	26 720 eur	38 583 eur****

S=séria, * Winter Pack: vyhrievané predné sedadlá, ostrekovače predných svetlometov, vyhrievané dýzy ostrekovačov čelného skla, vyhrievané spätné zrkadlá, ** "Winter" Paket – vyhrievané predné sedadlá a ostrekovače čelného skla, ostrekovače predných svetiel, ***vrátane športovej automatickej prevodovky za 2 269 eur a adaptívneho pruženia za 766 eur, ****vrátane adaptívneho pruženia za 962 eur a 19 palcových diskov kolies za 933 eur.

Tesný súboj: Na konci ležia časy VW, BMW a Seata na okruhu na rovnako vysokej úrovni.

tlmene, BMW sa rozoznie plnými fanfárami a s chuťou napadnúť nepriateľa – aj vaši susedia tak budú mať o zábavu postarané...

Počas bežnej jazdy „jednotka" presviedča svojimi vycibrenými maniermi. Motor ponúka zamatový chod, osemstupňový automat mení stupne perfektne a bez akéhokoľvek záchvevu, adaptívne tlmiče ponúkajú navyše prekvapivý komfort. BMW to však dokáže aj celkom inak. Na pretekárskom okruhu a v športovom režime M 135i zmení svoj charakter. Motor sa bleskurýchlo vytáča až po obmedzovač, pritom do tesného interiéru agresívne hučí a funí. A automatika hádže jednotlivé stupne rovnako bleskovo, pekne jeden za druhým. Iba nastavenie podvozka akosi k okruhu celkom nepasuje. BMW sa nakláňa viac než Seat a jeho neposedné zadné partie dokážu v limitných situáciách ustrážiť iba skúsené ruky. Pre znalcov je to však zábava – na konci zostávajú stopky stáť v čase 1:37:70.

Golf R si na rovnakej trati dopraje takmer o tri desatiny viac času, pričom vyrába – na VW celkom nečakane – rovnako veľa zábavy. Preplňovaný štvorvalec hrmí v športovom móde takmer rovnako ako starý motor v DTM a precízne riadenie poskytuje presne takú spätnú väzbu, akú na okruhu potrebujete pre jazdu v čistej stope. Vďaka sériovému pohonu všetkých štyroch kolies navyše nikdy nepocítite problémy s trakciou, iba v hraničnom pásme sa Golf nedokáže celkom dobre rozhodnúť medzi jemným nedotáčavým a ľahkým pretáčavým šmykom. Hovoríme síce o sťažnostiach na najvyššej úrovni, tieto malé problémy vás však stoja čas: Golf zvláda okruh za 1:37,96 a je tak najpomalší v našom porovnaní – pardon: presnejšie by bolo najmenej rýchly.

Čo však všetkých konkurentov spája, je vysoká úžitková hodnota. Ponuka priestoru stačí pohodlne pre každý deň v týždni, predovšetkým Golf tu dokáže zabodovať. Nastavenie podvozka je vďaka adaptívnym tlmičom dostatočne komfortné aj pre jazdu do supermarketu, čo prekvapuje predovšetkým pri Seate. V minulosti totiž Španieli zvykli vykúpiť dynamiku modelov Cupra ich prehnanou tvrdosťou.

Podčiarknuté a zrátané jazdia všetci traja konkurenti na rovnako vysokej úrovni. Je preto takmer otázkou vkusu, pre ktorého z nich sa rozhodnete. Teda až do momentu, keď sa pozriete na kapitolu financií a nákladov. So svojou základnou cenou 26 720 eur totiž stojí Leon Cupra o vyše 14 tisíc eur menej než BMW M 135i, Golf R je zhruba o 10 tisíc eur drahší, ako jeho španielsky brat. Vzhľadom ku kvalitám Leona to nepovažujeme za oprávnené.

Seat „vypiekol" nielen s fyzikou, ale aj s BMW a VW. ■

ŠPORTOVÉ HODNOTENIE	MAX. BODY	SEAT	VW	BMW
Karoséria	10	8	9	6
Kvalita	10	8	9	8
Sedadlá/pozícia sedenia20	20	17	18	18
Výbava	10	7	8	7
Vlastnosti motora	20	18	18	19
Jazdné výkony	30	25	26	27
Prevodovka/radenie	20	15	15	19
Zvuk	10	7	8	9
Komfort jazdy	10	7	8	7
Bezpečnosť	20	19	18	17
Handling	30	26	27	26
Čas na okruh	20	15	15	15
Riadenie	20	17	17	18
Brzdy	30	23	24	26
Náklady na prevádzku	10	8	7	5
Spotreba	20	10	9	9
Cena	10	9	2	1
CELKOVÉ HODNOTENIE	300	239	238	237

TU SME TESTOVALI

Testovací okruh Contidrom je určený predovšetkým pre testovanie pneumatík, konkrétne ich ovládateľnosti na suchu. Okruh plný rýchlych, ale aj úzkych zákrut, sa výborne hodí aj na preukázanie športového talentu trojice Seat Leon Cupra, Volkswagen Golf R a BMW M 135i. Predovšetkým Španiel sa tu prejavil mimoriadne pozitívne: napriek svojmu vrodenému nedostatku predného pohonu a nižšieho výkonu je s časom 1:37,89 iba nepatrne pomalší ako BMW – a dokonca o kúsok rýchlejší než jeho koncernový brat Volkswagen.

VERDIKT

Aká vysoká je dnes kvalita výkonných kompaktov, to názorne ukazuje minimálny bodový rozdiel medzi Seatom, Volkswagenom a BMW. Na konci sa však Španiel presadil o prsia. Nielen vďaka výhodnej cene, ale aj preto, že je napriek prednému pohonu extrémne športový.

Stefan Voswinkel

Ľuboš Kamenistý

HODNOTENIE

1

Seat Leon Cupra

239 bodov

Seat je rýchly na okruhu, príjemný počas bežnej jazdy – a výhodný.

2

VW Golf R

238 bodov

Iba zariedka dokáže VW tak „zafrajerit". Napriek tomu je vyvážený.

3

BMW M 135i

237 bodov

M 135i je drahý, ale dobrý. Predovšetkým jeho radový šesťvalec je skvelý.

FOTO: ARCHÍV