

Портал Kolesa.ru докопался до немецкой сущности, скрытой под шкурой испанского «Льва», ещё раз убедился в талантах моторов семейства TSI и попытался разобраться в непопулярности марки Seat в России. □



Поистине, загибающие руки концерна Volkswagen Group не знают границ: немцам принадлежат десять (!) автомобильных брендов, начиная от народно-недорогих и заканчивая эксклюзивами астрономической стоимости. И удержать такое количество разношёрстных компаний задача далеко не из простых. Да не просто удержать, а сделать их популярными и, само собой, прибыльными.

Одно из решений – максимально сократить издержки на производство, выпуская, по сути, один и тот же автомобиль с разными значками на капоте. И компания SEAT не стала исключением. Все модели испанского концерна, начиная с 1990 года, построены на платформах Фольксвагена, используют его же двигатели и коробки переключения передач.

Но гордый южный народ, не забывший историю раллийных побед своей единственной автомобильной марки, старается всеми силами сохранить оригинальность и

темперамент моделей из Барселоны.

Узнать под внешностью Seat Leon соплатформенный Golf невозможно. Дизайн хэтчбека абсолютно самобытен и приправлен детальками, которые нечасто встретишь на автомобилях подобного класса, вроде спрятанных задних дверных ручек, замка багажника и дворников в передних стойках. Разве что, в серебристом цвете машина сливается с окружающей действительностью и немного теряется в городском потоке.

В салоне следов материнской компании заметно больше: кнопочки, подрулевые рычажки, управление светом, экранчик бортового компьютера – всё напоминает о принадлежности Seat к немецкому автогиганту. В этом плане, особо выделяется фольксвагеновский блок климат-контроля и двухдиновой магнитолы прямоугольной формы, который сеатовцам не удалось гармонично вписать в плавные переливы центральной консоли.

Но к эргономике не придраться. Славу немцев, как одних из лучших интерьерщиков автомобильного мира, можно в полной степени перенести и на испанский Leon. В машине удобно и на заднем диване, и на выверенных передних креслах, в которых без усталости можно провести не один час. И багажник лишь немногим уступает по объему тому же Гольфу.



Зато оригинальный щиток приборов в стиле Alfa Romeo превосходен. Три колодца шкал с акцентом на тахометре радуют не только отличной информативностью, но и «спортивными» штрихами, вроде красных стрелок направленных строго по сторонам света и оригинального шрифта.

Да и хорошо знакомый мне бензиновый турбодвигатель семейства TSI объемом 1.4 литра испанцы чуточку, но изменили. В отличие от Volkswagen Golf, где этот мотор выдаёт 122 лошадиные силы, под капотом Seat Leon появилось три лишних жеребца. Правда, на скоростные характеристики это не сильно повлияло. А в сухих цифрах разгона до 100 км/ч Леон даже проигрывает Гольфу 0,3 секунды. Виной тому заметно бóльшая, по сравнению с «донором», масса.

Но, даже лишних сто килограммов не мешают Seat Leon уверенно чувствовать себя и в городском потоке, и на трассе. Здорово помогает в этом шестиступенчатая механическая коробка с чётким приводом и короткими ходами, которая подзадоривает водителя к активной езде.

Хотя, заявленный диапазон тяги широк (от 1500 до 4000 оборотов), компактный мотор просыпается, когда стрелка тахометра из южного полушария перемещается на северо-запад центрального циферблата. Ощутимый подхват чувствуется даже на скорости под 140 км/ч. Причём, при активном использовании педали газа, расход топлива в городском цикле укладывается в 10 литров на «сотню». А трассовый марш-бросок на 420 километров Seat Leon смог проделать, потратив чуть более половины содержимого бензобака. И во многом этому способствовала экономичная шестая передача. Правда, тяги на высших ступенях немного: со 100 км/ч обогнать с ходу фуру будет трудно. Придётся падать по трансмиссионной лестнице, чтобы стрелка тахометра вновь прыгнула за 3000 оборотов.

Прочувствовать разницу в настройках одного и того же шасси Golf и Leon, не столкнув их нос к носу трудно. Испанцы настаивают на том, что их машина рулится азартнее немецкой, особенно в предельных режимах. Верим на слово, поскольку искать эти пределы вне гоночного трека и на заледенелых дорогах общего пользования не хотелось.

