

»Eviva Españña!«



»Dragi potniki, dobrodošli na Ibizi, prečudovitem otoku zabave, sonca in morja. Odpnite si pasove, hvala za zaupanje, želimo vam lepe počitnice in ne pozabite: na Ibizi traja zabava 24 ur na dan!«

Tako vas pozdravijo, ko pridete na španski otok Ibiza. Ta je v poletnih mesecih preplavljen z mladimi turisti, ki pridejo na ta otok z enim samim namenom: divje se zabavati. Tako kot so divji španski ritmi flamenca, kot so divje bikoborbe in kot so divji rallyji, kjer je Seat uveljavil svoje ime. Ne vemo, ali Špancem srce bije kaj hitreje kot nam, toda ob pogledu na novo Ibizo, ki se z dirkanjem spogleduje kakor Carmen s svojimi ljubimci, ne moremo ostati ravnodušni. Seat ni naključno najbolj športna znamka v Volkswagnovem koncernu. Pravzaprav želijo, da ko ljudje pomislijo na Seat, v njihovih glavah preskoči: aha - športni avtomobili, rally, dirke, temperamenten avto.

Nova, bolj športna zunanost

Nova Ibiza torej ne skriva svojih ambicij, že od daleč jo boste prepoznali v množici, saj v času, ko vidimo vedno več avtomobilov z ostrimi robovi, prav izstopa z oblimi linijami. Karoserija je oblikovana povsem novno (platforma je sicer enaka kot pri Škodi Fabii in novem VW Polu), bolj aerodinamično. Izbočena, rahlo navzgor razpognjena žarometa, ki se nadaljujeta v zaobljena blatnika, in izbočen osrednji del pokrova motorja obljublja športen značaj. Zato je ta avtomobil namenjen tistim, ki želijo pritegniti nekaj več pogledov mimoidočih. Skratka vsem, ki jih ne moti, če izstopajo, in ki cenijo domiselno oblikovane avtomobile.

Spogledovanje s športnimi avtomobili nova Ibiza naznanja



tudi s trikotno zaobljenimi vzratnimi ogledali in z dvignjeno bočno linijo, ki se konča dokaj visoko na zadku avtomobila. Vse to sicer prinaša atraktivno podobo, majhne zadnje šipe, a žal tudi slabo preglednost nazaj. Bočni pogled nazaj na levo ali desno stran tako zakrivata zadnja stebrička, pogled nazaj prek rame (na primer pri vzratni vožnji) pa visok prtljažnik. No, pa smo spet pri tem, kaj je za nekaj dobro in kaj ne. Ker je višji, je prtljažnik tudi večji od tistega v stari Ibizi (za 17 litrov), kar lahko pomeni tudi en (resda ne ogromen) kovček prtljage več, ko se odpravite na pot. Če se še malo pomudimo pri novi zunanosti in ko smo že pri zadku, ni

kakor ne moremo mimo zadnjih luči, ki so umetniško delo in se jih ne bi branil tudi kak dirkalni Porsche.

V notranjosti je zgodba pri novi Ibizi podobna. Oblikovalci so dobro opravili svojo nalogo, ki so jo dopolnili tudi pri sestavljanju avtomobila. Kakovost iz-

Motor sicer zmore marsikatero nalogo, a ostaja povprečen.

delave je za ta razred solidna, nekaj špranj v naleganju plastike pa smo vseeno našli. Občutek za volanom je dober. Sedeži so sicer trdi, a obljublajo dolgo življenje. Z oprijemom pa je tako, da v našem primeru, ko je Ibizo poganjal 1,4-litrski štiri-

valjnik s 75 KM, ki so si ga spododili iz VW Golfa, ni bilo težav, saj so bile zmogljivosti avtomobila umirjene. Da ne rečemo celo, da na papirju z močjo 75 km obljublja več. Ob kakšnem močnejšem motorju v nosu pa bi le potrebovali več oprijema. Ker je bila testna Ibiza v trivratni razli-

čici, naj še zapišemo naše opažanje o dostopanju na zadnjo klop. Potrebne je kar nekaj gibčnosti, saj se sedež ob naprej prekucenem naslonjalu ne zapelje naprej. Zato predlagamo petvratno različico vsem, ki uporabljate zadnjo klop tudi za

sedenje. Zadaj se sedi sicer dokaj udobno, prostora za kolena je dovolj (tudi za odrasle potnike), moti le občutek utesnenosti, saj sta stranski šipi majhni in nameščeni precej visoko. Toda to je pač cena športnega videza avtomobila.

Spredaj pa občutka utesnenosti ne boste doživeli. Prostora je presenetljivo veliko tako v širino, višino kot tudi v dolžino. Tu veliko odtehtata v vse smeri nastavljiv (trikraki) volan in tudi po višini nastavljiv voznikov sedež. Ibizi (oprema Stella) le malce zamerimo pusto notranjost. Je že res, da so rdeče osvetljeni merilniki ponoči videti tako, kot se za športni avtomobil spodobi. A kaj, ko smo ves



Z visoko bočno linijo, razpotegnjeno do zadnjih luči, Ibiza skuša poudariti športnost, ki je v kombinaciji s tem motorjem ni veliko.

Iz oči v oči



Ibiza je prijetnega videza in težko, da komu zares ne bo všeč. Prvi mimoidoči so jo celo zamenjali za Alfo Romea - in jasno nam je, zakaj. Tudi znotraj je avtomobil brez pripomb in med boljšimi v razredu. Me pa vsakokrat posebej razjezi, ko Seate na splošno označujejo kot športne: še posebej Ibiza s takšnim motorjem je na lestvici športnosti čisto na dnu.

Vinko Kernc



Če se prav spomnim, sem z Ibizo prevozil nekaj deset kilometrov. Je pač tak avto, da ga hitro pozabiš. Pravzaprav mi je v spominu ostal le en vtis: motor ni le podhranjen, tudi na ukaze s stopalke za plin se odziva lenobno in ne mara vrtenja proti rdečemu polju na merilniku vrtljajev. Škoda, kajti če se prav spomnim, je nova Ibiza sicer prav korekten avto.

Dušan Lukič

čas pogrešali avtoradio (seveda to danes ni težava za primerno doplačilo), kakšno odlagalno poličko več za drobnarije in preprosto držalo za pločevinke (vse skupaj že malce »smrdi« po Volkswagnovi skoposti pri opremljanju notranjosti).

Dobro, žejo si boste morali pogasiti na počivališčih ob cesti, kakšno pesmico pa znate zaživz-

gati tudi sami, da v Ibizi ne bo preveč dolgčas.

Odlične zavore, dober menjalnik, povprečen motor.

Veliko bolj razveseljivo je odlično delovanje polsamodejne klimatske naprave, ki si jo nastavljate z ličnimi (dovolj velikimi) vrtljivimi gumbi, zrak iz vrtljivih okroglih rež pa boste po svojih željah usmerili skoraj kamorkoli boste želeli. Tako učinkovit sistem prezračevanja je lahko zgled tudi večjim avtomobilom.

O prestavni ročici tudi vse dobro: je preprosto oblikovana in učinkovita, povsem po vzoru iz Golfa GTI. Dobro sede v dlan, gibi so dovolj kratki in natančni, da je pretikanje v užitek. Pravzaprav je tudi menjalnik povsem kos nalogi in preseneča

z dobro razporejenimi prestavnimi razmerji, da ni težko najti prave kombinacije med prestavo, pritiskom na stopalko za plin ter vrtljaji (pri tej Ibizi je treba pogosto poseči po prestavni ročici). To je še posebej razveseljivo ob dejstvu, da motor ni ravno športnik, kot bi si morda kdo mislil ob pogledu na zunanost Ibize. Motor sicer zmore marsikatero nalogo, tudi v klance in z odraslimi potniki, a ostaja zelo povprečen. Povprečna je tudi poraba. Pri priganjanju sicer naraste na 8 ali 9 litrov, testno povprečje pa je nanese 7,9 litra na 100 prevoženih kilometrov. Glede na to, da podvozje dopušča dinamično vožnjo in Ibizo postavlja med boljše vodljive avtomobile z zanesljivo lego na cesti, bi bil tisti s 100 KM primernejši. Seveda le, če vam je spogledovanje s športno vožnjo

všeč. Kdor ne uživa ob nadziranju odnašanja zadka, kar Ibiza vsekakor omogoča, bo zadovoljen tudi s tem motorjem.

V vsakem primeru pa navdušijo zmogljive zavore, kar pomeni tudi več varnosti. Naše meritve so pokazale, da Ibiza zavira od 100 km na uru do 0 km na uro v zavidljivih 44 metrih, in to brez pomoči ABS-a. To je že zelo blizu športnim avtomobilom »GTI«. Ob serijskih sprednjih varnostnih blazinah je torej očitno, da so pri Seatu veliko pozornosti namenili varnosti. Varni zabavi, to pa je danes moderno tudi na Ibizi, na otoku namreč, da ne bo pomote. Kajti tako kot vsi popotniki se tudi »žurerji« z Ibize radi vrnejo živi in zdravi. Fiesta Espana z Ibize je lahko tudi lep spomin v turobnih zimskih dneh. Do naslednjega leta in nove Ibize.

Peter Kavčič

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	64.871
Bočni varnostni blazini	44.621
ABS	72.576
Radijski sprejemnik	od 85.387
Samodejna klimatska naprava Climatronic	275.700
Električna dvizna streha	136.490
Osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem in alarmno napravo	43.357
Tempomat	26.074
Tretji vzglavnik zadaj	5.376
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalko	30.158
Prednja bočna utripalka, integrirana v žaromet	
Prednja meglenka	22.562
Prednji odbijač	48.879
Prednja maska	8.316
Vetrobransko steklo	38.980
Znak	1.988
Prednji blatnik	30.500
Zadnji odbijač	52.324
Zunanje ogledalo	23.968
Kolesni pokrov	3.591

Model	Škoda Fabia 1.4 MPI Classic	Daewoo Lanos 1.5 Romeo	Fiat Punto 1.2	Renault Clio 1.2 Authentique
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1397	1498	1242	1149
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 5000	63/86 pri 5800	44/60 pri 5000	43/59 pri 5250
največji navor (Nm pri 1/min)	120 pri 2500	130 pri 3400	102 pri 2500	93 pri 2500
dolžina × širina × višina (mm)	3960 x 1646 x 1451	4075 x 1680 x 1430	3835 x 1660 x 1480	3812 x 1639 x 1417
največja hitrost (km/h)	162	172	155	160
pospešek 0-100 km/h (s)	15,4	12,5	14,3	15,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,5/5,5/7,0	12,6/6,2/8,6	7,3/4,8/5,7	7,9/4,9/6,0
cena osnovnega modela (SIT)	2.041.267	1.781.051	1.862.422	1.987.000

SEAT IBIZA 1.4 16V STELLA

55 kW (75 KM) ● 14,8 s ● 173 km/h ● 7,9 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	6,2
0-80 km/h:	9,9
0-100 km/h:	14,8
0-120 km/h:	22,3
1000 m z mesta:	36,2
	(133 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	15,0
80-120 km/h (V.):	24,8

Največja hitrost	173 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva

I/100 km	
najmanjše povprečje	7,6
največje povprečje	8,3
skupno testno povprečje	7,9

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	D
50 km/h	58	58	57
90 km/h	66	64	63
130 km/h	68	67	
Prosti tek		37	

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	28,5
50	48,6
70	65,7
90	85,7
100	94,8
130	123,3
150	142,1

Zavorna pot

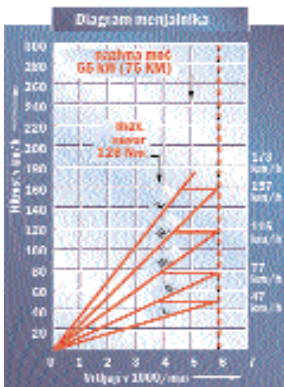
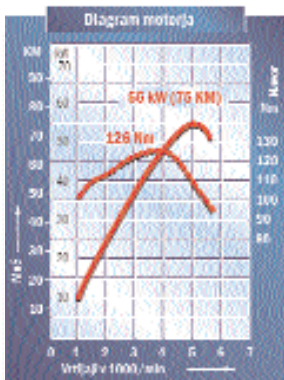
od 100 km/h:	44,3
--------------	------

Okoliščine meritev

T = 25 °C
p = 1012 mbar
rel. vl. = 71 %
Stanje kilometrskega števca: 40 km
Gume: Firestone Firehawk 700

Napake med testom

- brez napak



CENE (Porsche Slovenija) SIT
OSNOVNI MODEL: 2.034.168
TESTNO VOZILO: 2.436.469

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto splošne garancije brez omejitve kilometrov, 12 let za prerjavenje
Obvezno zavarovanje:

60.371 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
88.000 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,5 x 75,6 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 35,8 kW/l (48,7 KM/l) - največji navor 126 Nm pri 3800/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,0 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 70 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 2,095; III. 1,387; IV. 1,026; V. 0,813; vzvratna 3,182 - prestava v diferencialu 3,882 - platišča 6J x 14 - gume 185/60 R 14 82H, kotalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,6 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3960 mm - širina 1646 mm - višina 1451 mm - medosna razdalja 2462 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1424 mm - najmanjša razdalja od tal 139 mm - rajdni krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (kololci) spredaj 1385 mm, zadaj 1390 mm - višina nad sedežem spredaj 900-970 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1120 mm, zadnja klop 870-630 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 260-1016 l - posoda za gorivo 45 l

Mase:

prazno vozilo 1034 kg - dovoljena skupna masa 1529 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

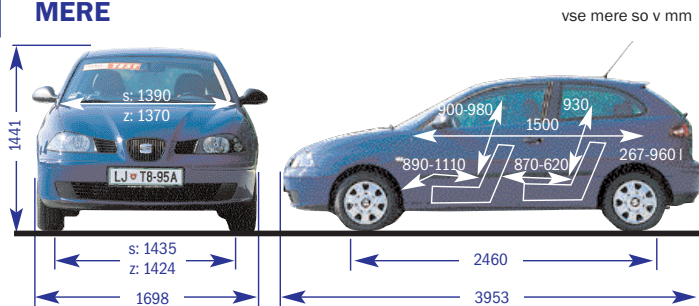
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 174 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,2 s - poraba goriva (ECE) 8,8/5,2/6,4 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Ibiza navduši z dobro vodljivostjo in lego na cesti, zato je vožnja v njej zabavna, malce pa razočara z motornimi zmogljivostmi, kar je bil največji razlog za oceno dve.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- + oblikovanje, športni videz
- + dovršeni detalji v zunanosti in notranosti
- + kakovost izdelave
- + v vse smeri nastavljen volan
- + zanesljiva lega na cesti
- + zmogljive zavore
- + klimatska naprava z dobrim sistemom prezračevanja
- + mehka plastika na armaturi

- (pod)povprečen motor
- nima avtoradia
- malo predalčkov za drobnarije
- ni držala za pijače
- vstopanje na zadnjo klop
- občutljiva plastika (hitro se obrgne, privlači prah)