

SEAT IBIZA 1.8 GLXi

NAVEZA

Španski Seat, ki deluje pod okriljem koncerna Volkswagen, je daljnega leta 1984 predstavil model ibiza, ki je oblikovno nosil Giugiarov pečat, poganjali pa so ga Porschejevi bencinski in Fiatov dizelski motor. Z leti je ibiza doživljala nekatere oblikovalske in tehnične spremembe, za letošnje prodajno leto pa so Španci maja lani na avtomobilskem salonu v Barceloni prvič predstavili ibizo v povsem novi podobi, nastali v sodelovanju s Volkswagnum.

Kdor bo ob tem pomislil, da je ibiza nova le po zunanjosti, se bo krepko zmotil. Trenutni avtomobilski modni tokovi ne prizanašajo niti manjšim avtomobilom, tako da so varnostni dodatki, reciklažni namenjeni sestavni deli, ekološko sprejemljivi motorji in kakovost končne izdelave prej pravilo kot izjema tudi v tržnem segmentu B, v katerega sodi seat ibiza.

Partnerstvo s Volkswagnom so pri Seatu dobro izkoristili, saj so uporabili veliko Volkswagnovih sestavnih delov. S tem so pocenili proizvodnjo in obdržali raven kakovosti vstavljenih komponent. Oblikovno je nova ibiza močno zaobljena, na voljo v tri- in petvratni karoserijski različici ter skladno oblikovana v celoto, čeprav ima morda - gledano z boka - malce previsok in preveč pred prednjimi kolesi potegnjen nos. Značilni so predvsem naprej padajoč prednji del s simpatično mas-

ristično, saj so uporabili veliko Volkswagnovih sestavnih delov. S tem so pocenili proizvodnjo in obdržali raven kakovosti vstavljenih komponent. Oblikovno je nova ibiza močno zaobljena, na voljo v tri- in petvratni karoserijski različici ter skladno oblikovana v celoto, čeprav ima morda - gledano z boka - malce previsok in preveč pred prednjimi kolesi potegnjen nos. Značilni so predvsem naprej padajoč

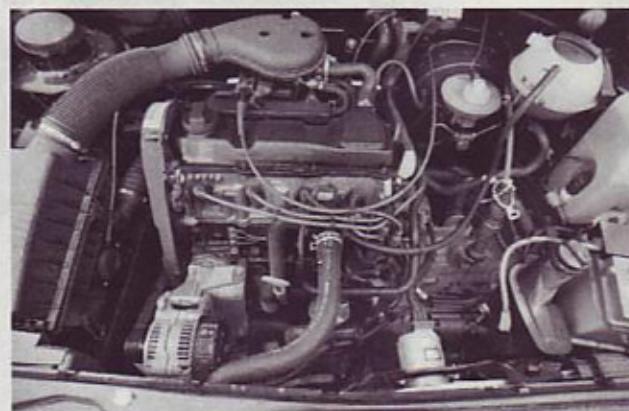
prednji del s simpatično mas-ko hladilnika, velikanski logo, odbijač, kombiniranim s spojlerjem, precej položna prednja šipa in proti zadku padajoča streha. Zlasti zadek je oblikovno najbolj uspeli del tega avtomobila, saj je prijetno zaobljen, konča se takoj za kolesoma, obenem pa je prava protitežek nekoliko razpotegnjenu prednjemu delu. Če bi bila ibiza še kakšen centimeter bliže tlom, bi bila podoba popolna, tako pa sem imel vselej, kadar sem jo pogledal,

občutek, da je kratka in - (pre)visoka za športnejši vtis, ki ga prikrito izzareva. Na zadku nosi napisa, ki označujeva volanski servoojačevalnik in serijski paket opreme, na bočnih pa lahko razberete, kakšen motor se skriva v nosu in da ima dodan sistem za elektronsko vbrizgavanje goriva.

Ibiza je poleg oblike glede na predhodnika pridobila tudi pri kakovosti izdelave in nekaterih varnostnih dodatkih. Ta-ko tovarna jamči proti rjave-



Notranjost: sredinska konzola moti voznikovi koleni



Motor: ta trenutek druga najmočnejša različica



Prtljažnik: povečljiv in izdatno odet v blago

nju pločevine za obdobje šestih let, in to po zaslugu počinkane pločevine ter sedmih nanosov barve in premazov na pločevino, skoraj 90 odstotkov sestavnih delov iz umetnih mas je namenjenih kasnejši reciklaži, ob tem pa so snovalci dodatno zaščitili pragove pred rjo in v vrata namestili cevne ojačitve proti nevarnim bočnim trčenjem. Ob doplačilu pa si kupec pri različni GT lahko omisli tudi varnostni blazini za voznika in sopotnika ter sistema proti zdravjanju gnanih in zaviranih koles (EDC, ABS).

Testna ibiza je na zadku nosila napis GLX, ki je

označeval tretjega od štirih paketov opreme (CL, CLX, GLX, GT) in s tem že serijske odbijače in ročno od znotraj nastavljeni zunanjih ogledali v barvi avtomobila, osrednjo ključavnico, volanski obroč s tremi prečkami ter volanskim servoojačevalnikom, električno vodenimi šipi v prednjih vratih, po višini nastavljava prednja varnostna pasova, prednji meglenki in deljivo zadnjo klop. Armatura plošča je lično oblikovana, me-

ričniki so dobro zasenčeni in pregledni, obsegajo pa merilnike hitrosti, motornih vrtljajev, količine goriva in temperature motorja, po vzoru Volkswagnovih merilnikov pa so dodali še digitalno uro: v merilnik motornih vrtljajev. Testni avtomobil je imel v dodatni opremi tudi Blaupunktov radio, po višini nastavljevolanski obroč in ročno vodljivo dvižno streho, kupec pa si lahko pri tej različici za doplačilo omisli še športnejši

Partnerstvo s Volkswagnom so pri Seatu dobro izkoristili.

volanski obroč s štirimi prečkami, lahka platišča, električno vodenje in gretje zunanjih ogledal, klimatsko napravo, po višini nastavljen vozniški sedež, brisalnike žarometov, in v povezavi z 1,8-litrskim motorjem, tudi štiristopenjski samodejni menjalnik.

Počutje za volanskim obročem je ugodno. Vse ročice in stikala so ergonomsko nameščeni, obvolanski ročici sta znani že iz novih Volkswagnov, enak pa je tudi način vklapljanja vseh brisalnikov z desno ročico. Stiristopenjski ventilator je učinkovit, notranjost se hitro ogreje, močno pa se rosi (pre)majhna zadnja šipa, ki ponuja zelo skromno vidno polje, zlasti pri parkiranju. Volanski obroč lepo "sede" v roki in je prijetno odebelen, ob tem pa omogoča natančno vodenje avtomobila in dober "stik" z gnanima kolesoma. Prednja sedeža sta morda malce prenehka, ponujata pa zadosten vzdolžni pomik tudi za više raščene ljudi, čeravno pri slednjih potem trpijo kolena potnikov na zadnji klopi, ki je opremljena tudi z glavninkoma. Zadaj je - zavoljo oblikovnih zahtev zunanosti - prenizek strop. Še manj so me navdušili predolga prestavna ročica, s katero je sicer mogoče ob zmerni vožnji mehko in natančno pretikati, premajhen predalnik pred sopotnikom (moč ga je sicer tudi zakleniti) in resnično skromen predalček pod njim. Podobno majhna sta tudi predala v zadnjih vratih. Navkljub temu pa je notranjost takovostno izdelana in bogato odeta v blago in pliš. Vrata se mehko zapirajo, pripravní pa so tudi notranji ročaji.

V nosu je imel testni avtomobil vstavljen - do prihoda (Volkswagnovega) 1,8-litrskoga motorja 16V z močjo 128 KM - drugi najzmožljivejši

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib: 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina: 1781 kubikov - kompresija: 10,0:1 - največja moč: 66 kW (90 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči: 15,8 m/s - specifična moč: 37,1 kW/50,5 kW/liter - največji navor: 145 Nm pri 2900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vibrizgavanje goriva in vzgoj (bosch monomotronic) - vodno hlajenje 6,3 litra - motorno olje 4,0 litera - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 70 A - uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednjih koles - enakolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,455; II: 1,944; III: 1,370; IV: 1,032; V: 0,850; vzhvatna 3,167; diferencial 3,667 - platični (testni avto) 5,5 j x 13 - gume 175/70 R 13 (semiperit top-grip M&S), kotačni obseg 1,76 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min: 38,1 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese - spredaj vzmetsni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltaga prema, vzmetsni nogi, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanjje: dolžina 3813 mm - širina 1640 mm - višina 1340 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1429 mm, zadaj 1394 mm - rajndi krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1370 mm, zadaj 1380 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 990-790 mm, zadnja klop 660-870 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtičnik (normno) 270 litrov - posoda za gorivo 47 litrov

Teže: prazno vozilo 980 kg - dovoljena skupna teža 1455 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,3 s - poraba goriva (ECE): 5,7/7,5/9,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
184 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,5 s
0 - 80 km/h	8,3 s
0 - 100 km/h	12,5 s
0 - 120 km/h	17,9 s
0 - 140 km/h	26,6 s

1000 m z mesta:
34,2 s (152 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
36,3 s (146 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
39,5 s (134 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 45,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	38,2
60	57,4
80	76,1
100	95,8
120	116,7
140	136,6

Poraba goriva:

testno povprečje
10,4 litra/100 km

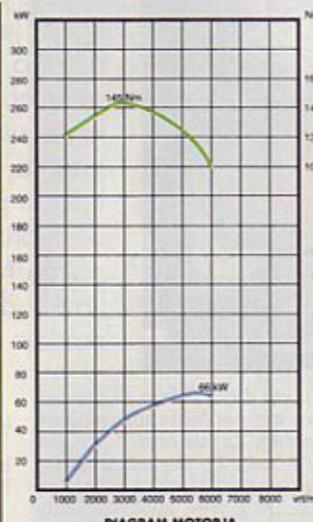


DIAGRAM MOTORJA

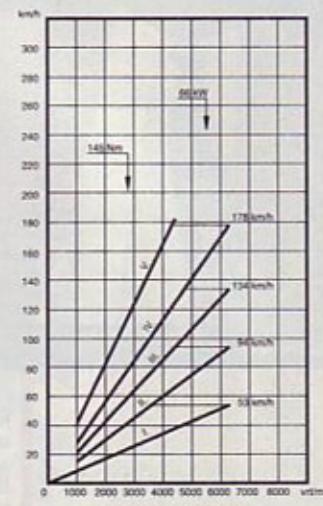


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- kultiviran motor
- zavore
- kakovost izdelave

Grajamo

- majhna zadnja šipa
- motorna zmogljivost
- majhni predali
- nagibanje karoserije v ovinkih

Cena DEM 25.370

(Porsche-Inter Auto d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Seat Ibiza 1.8 GLXi ponuja južnjaški temperament, združen z nemško tehniko. Z 2,49 kvadratnega metra notranje površine je med najprostornejšimi avtomobili v svojem razredu in kot tak primeren tudi za daljša (družinska) potovanja.

Test



Predalnik: premajhen, a osvetljen



Dvižna streha: na voljo za doplačilo

bencinski motor, saj v ibizo da trenutek vstavlja motorje z gibno prostornino od 1,0 do 2,0 litra z močjo od 45 do 115 KM. 1,8-litrski motor, ki je gnal "našo" ibizo in je znan iz volkswagenov in seatov toleda, je opremljen z Boschevim monomotronicom za vbrizganjanje goriva in vžig (Z415), z enojno odmično gredjo v glavi in s po dvema ventiloma na valj, kot vsi ibizini motorji pa ima dodan uravnavani katalizator. Tako zmora največji navor 145 Nm pri relativno visokih 2900 vrtljajih v minutni in največjo moč 66 kW



(90 KM) pri 5500 vrtljajih v minutni. Odlikuje se predvsem s kultiviranim delovanjem, je izredno tih tudi ob priganjanju, vendar ne daje občutka moči. Ceprav je avtomobil dokaj majhen, se 90 KM moč nekako izgubi, kar je občutno zlasti pri prehitovanjih, ko motor ne prepriča povsem. Po drugi strani pa ponuja zadovoljiva hitrostna povprečja na hitrih cestah, tekoče vžiga, malce počasnejše (pozimi) ogreje in se zavrti vse do 6250 vrtljajev v minutni, ko elektronika v njem prepreči nadaljnje priganjanje. Skratka, motor

zapusti precej medlejši vtis, kot bi človek pričakoval glede na njegovi gibno prostornino in moč ter navsezadnje športnejši značaj, ki ga ta avtomobil hoče razkazovati.

Zaradi kratke medosne razdalje ibizi bolj ležijo kratki ovinki kot pa hitro voženi dolgi zavoji, značilni za avtoceste. V držanju ravne smeri pri večji hitrosti je avtomobil namreč precej nemiren in občutljiv za bočni veter, tako da zahteva popravke z volanom in več voznikove pozornosti. Hkrati pa zavoljo kratke medosne razdalje ponuja več

vozniških užitkov, saj ga je moč v ostrih ovinkih z lahkoto popravljati s popuščanjem plina in dodajanjem volana. Ta avtomobil ima ob pretiravanih namreč precej "hiter" in občutljiv zadek, to dejstvo pa zahteva določeno previdnost. Ob hitro voženih ovinkih je občutno tudi močno bočno nagibanje karoserije, ki pa ni nevarno, saj podvozje zanesljivo opravlja svojo nalogo. Vsekakor pa sem si zaželet krajših in trših blažilnikov, saj bi tako ibiza name naredila, glede lege na cesti, še veliko boljši vtis.

Tisto, kar je pri tem avtomobilu resnično zelo dobro, so zavore. Ne glede na hitrost učinkovito ustavljajo avtomobil, dolgo se ne pregrejejo in dobro delujejo tudi na mokrem cestišču, saj ne blokirajo že ob prvem pritisku na pedal.

Seat si je torej za letošnje leto pripravil dober prodajni adut, ki ga bo morda rahlo onemogočala le njegova cena. Novo ibizo izdelujejo v Seatovi tovarni v španskem Martorellu, zdaj pa je na voljo tudi kupcem v Sloveniji.



Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK