

## Kratek test

### SEAT IBIZA GTI 1,8 - 16 V

Zadnje desetletje gre Seatova pot strmo navzgor. Njihova vozila sledijo politiki koncerna, kateremu pripadajo. Tako izdelujejo zelo



dostopna vozila, ceni primerne solidne izdelave in kakovosti. Seveda so (morajo biti) nekoliko v zaostanku, vendar se le-ta zadnji čas iz leta v leto zmanjšuje. Njihova Ibiza GTI sedaj zmore



# SILJENJE V OSPREDJE



približno toliko, kot je zmo-gel nekdanj golf II GTI. Za nas pa je 1,8-litrska motorizacija zanimiva glede na sedanja dva litra prostornine motorja pri Volkswagnu.

Seat Ibiza je pri nas že znan in tudi dobro prodajan avtomobil nižjega srednjega razreda. Deloma je služil tudi pri razvoju pola, na primer armaturna plošča je v polu skoraj enaka kot v ibizi. To je seveda način zmanjševanja stroškov pri razvoju. So pa v polovem prim-

eru že preselili stikalo za vse štiri utripalke na laže dostopno mesto, med pokončno vrsto stikal, nameščenih na levi strani sredinske konzole v višini volana, v ibizi GTI pa je še zmeraj "za" volanom, torej med volanom in armaturno ploščo. Zaradi dveh zračnih vreč se mora sovoznik odpovedati predalu pred sabo. Pravi mini predalček je nameščen pri voznikovih kolenih, tam, kjer vsak pričakuje varovalke, vendar je od-

lagalnega prostora kljub temu dovolj zaradi sicer ne preveč uporabne police pod voznikovo zračno vrečo in pa dveh zajetnih žepov v stranskih vratih (trovratna različica). Ibiza GTI se od ostalih, vsaj v testnem primeru, na pogled zelo loči. Na račun bolj športno potegnjenih spojlerjev, lahkokovinskih platišč in divje rumene barve, ki se tepe s kričečimi modrimi in rdečimi lisami na sedežih. Spominja na mladega bikca v rumeno-

*Spominja na mladega bikca v rumeno-močeradasti trenirki.*



**Značilno ozek in zato globok prtljajnik**



**Znan motor, ki še zdalek ni za odpis**

vtskega učinka. Sicer pa, kakšen GTI bi radi imeli za dobrih 30 nemških tisočakov?

Avto se odkupi takoj po zagonu motorja z lepim športnim zvokom in globoko "simfonijo" skozi izpušno cev. Oglasi se odlični Volkswagnov motor, ki premore dve odmični gredi v glavi in seveda po štiri ventile na valj. S svojim zvokom in suverenim nastopom vas uspešno izziva, da ga zadržujete večidel v zgornjem območju vrtljajev, med 4000 in 7000, kjer se odlično počuti. To nikakor ne pomeni, da pri nižjih in srednjih vrtljajih ta motor ni uporaben, vendar za to se ga ne kupuje. Na več kot 3000-kilometrski testni preizkušnji je potovalni računalnik pokazal povprečno porabo 11,8 litra goriva, kar je glede na zahtevnost testne vožnje malo. Ta motor je v osnovni različici brez katalizatorja zmogel zavidljivih 139 KM, sedaj pa, po meri časa, torej v kombinaciji s katalizatorjem, zmore največjo moč 95 kW (129 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti. Trdota podvozja je ravno pravnjsna, da se lahko s pomočjo motorja poigravate tudi z zadnjo, poltogo premo. Avto je dobro vodljiv in nadzirljiv, za vožnjo, ki se približuje fizikalnim mejam vozila, pa velja kot za vse GTI-je, da mora imeti voznik nekaj predznanja in občutka.

Z ibizo pa morate računati še na nekaj drugih lastnosti, ki jih ne moremo tako dobro oceniti kot mehaniko vozila. Čeprav so avtomobili s trojnimi vrati znani po precejšnji dolžini bočnih vrat, pa je v ibizinem primeru ta neprijetna dolžina še izrazitejša. To jasno pomeni tudi bolj oddaljeno gornje oprijemališče varnostnega pasu in v kombinaciji s športnimi sedeži (kljub vsem nastavitvam) teče varnostni pas zelo blizu vratu voznika in sovznika. To sicer ni toliko nevarno, kolikor je neprijetno. Je pa ibiza GTI pravi predstavnik svojega razreda, dostopna za ne preveč denarja.



**Spodobna armaturna plošča**

močeradasti trenirki. Prvi vtis sedenja, in tudi kasnejši niso tako dobri in vzorni kot pri velikem bratu, golfu GTI. Sedi se sicer športno čvrsto, telo pri ostru vožnji ne pleše, hrbtni del naslonjal pa nima ravno blagodejnega terape-

**Tehnični podatki**

**Motor:** štirivaljni - štirlaktni - nameščen spredaj - prečno - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 10,5:1 - največja moč 95 kW (129 KM) pri 6000/min - največji navor 162 Nm pri 4000/min - ročajna gred v petih ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - štiri ventili na vsak valj - elektronsko vžigovanje goriva in elektronski vžig - vodna hlajenje 7 litrov - uravnavani katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I 3,45; II 1,94; III 1,29; IV 0,97; V 0,81, vzvratna 3,17, diferencial 3,67 - gume 185/60 R14.

**Voz in obese:** 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažniki - dvokožne zavore, kolotne na vsa štiri kolesa, spredaj prisilno hlajenje, servo, ABS - volan z zobato letvilo, servo.

**Mere, zunanje:** dolžina 3815 mm - širina 1640 mm - višina 1400 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1395 mm - rajdini krog 9,8 m - **notranje:** dolžina 1620 mm - širina 1380/1390 mm - višina 870-910/880 mm - vzdolžnica 900-1070, 630-790 mm - prtljajnik (norma) 270/800 l - posoda za gorivo 47 l.

**Teže:** prazno vozilo 1030 kg - dovoljena skupna teža 1510 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s

**Poraba goriva (ECE):** 6,2/7,8/10,9 litra neosvinteneza/bencina/super na 100 km

**Naše meritve:**

**Največja hitrost:** 209 km/h (V, prestava)

<b>Pospeški:</b>	
0-60 km/h	4,4 s
0-80 km/h	6,6 s
0-100 km/h	9,0 s
0-120 km/h	12,8 s
0-140 km/h	17,0 s
1000 m z mesta	30,4 s (175 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV) 33,7 s (164 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V) 37,6 s (147 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 150 km/h 97,0 m  
od 100 km/h 39,9 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
**kazalec na: resnično:**

60	58,3 km/h
80	76,5 km/h
100	96,2 km/h
120	116,1 km/h
140	135,3 km/h

<b>Trušč v notranjosti (dB):</b>			
<b>prestava</b>	<b>III.</b>	<b>IV.</b>	<b>V.</b>
hitrost:			
50 km/h	63	62	61
100 km/h	71	69	68
150 km/h		72	72
200 km/h			76
prosti tek		47	

**Poraba goriva:**  
**testno povprečje** 11,8 l na 100 km

<b>Hvalimo:</b>	<b>Grajam:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• motor</li> <li>• zmogljivosti</li> <li>• lega na cesti</li> <li>• poraba goriva</li> <li>• menjalnik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• namestitev stikala za vse štiri utripalke</li> <li>• [pre]dolga vrata</li> <li>• notranji ročaj na vratih</li> <li>• prednja sedeža</li> </ul>

**Končna ocena:**  
Seat ibiza GTI je zagotovo avto, ki s svojo podobo zbuja pozornost. Je dovolj zrel, da je dosegel svojemu poslanstvu, in tako za solidno ceno zadovolji voznike želje po nekoliko ostrejši in bolj športni vožnji.

**Tekst: Andrej Supe**  
**Foto: Matej Družnik**