

Pravljica?

Agresivna oblika, športno podvozje, 17-palčna atraktivna platišča, sedeži z odličnim bočnim oprijemom in odlični položaj za volanom. Kot naročeno za ljubitelje malih cestnih dirkalnikov? Ne povsem.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

► Če na trivratno Ibizo gledate zgolj kot na drznejše oblikovno oddaljevanje od petvratne, ste na pravi poti, da se vanjo zaljubite. Če pa želite s SC-jem potešiti tudi svoje vozniške ambicije, vas bo Španka z motorizacijo, ki jo trenutno opisuje njen cenik, peljala žejne čez potok. Motorji 1.2, 1.4, 1.6 (benzinski) pač niso agregati, ki bi navduševali s športnostjo. Pri turbodizlih (1.4 in 1.9) je zgodba še manj vznemirljiva. Kje je 1.4 TSI s 125 'konji' iz Leona, ki bi v le dobro tono težki Ibizi SC skrbel za pravo zabavo? Ideja o dveh različnih avtomobilih z enako, a prirejeno osnovo, je vsekakor dobrodošla, saj z njo Seat lovi dva tipa kupcev: prve, ki bi Ibizo v svojo garažo parkirali zaradi njene družinske naravnosti (z večjim prtljažnikom in s štirimi metri skupne dolžine je Ibiza lahko povsem uporaben avtomobil za manjšo družino), in druge, ki jih privlači njena športnost (trše podvozje, manjša uporabnost trivratne karoserije). Pri Seatu so se odločili posnemati 'Oplovo' idejo o dveh različnih avtomobilih z enako osnovo, le da je trivratna Ibiza v primerjavi s petvratno veliko bolj posebna kot trivratna Corsa v primerjavi s petvratno, kar ima tako prednosti kot slabosti. Glavna slabost trivratne Ibize je zadnja klop: dostop na zadnja tri sedala (sredinski del je zaradi stopnice pri nogah le pogojno uporaben) je zaradi le enega para vrat težak, povrh vsega je treba za ustrezno umikanje (le!) sovoznikovega sedeža (da se po umiku vrne v položaj, česar voznikov ne zna) pri opremljenih Reference in Sport doplačati 155 evrov. Zadaj se bodo dobro počutili le otroci, saj odrasli zaradi nižje strehe z glavami hitro zadenejo ob strop, vožnja z glavo 'ob strehi' pa (tudi) zaradi tršega podvozja ni prav prijetna ... Manj težav je s kolenskim prostorom, ki ga je zadaj dovolj le, če spredaj sedita osebi povprečne rasti. Davek bolj kupejske karoserije (SC je za 17 mm nižja in 18 mm krajša od petvratne Ibize) je zadel tudi prtljažni prostor, ki je za zanemarljivih osem litrov manjši od tistega v petvratni Ibizi, kar ne zmanjšuje bistveno njegove relativne uporabnosti. Zadnja klop je deljiva po tretjih in povečljiva: sedalni del se prekucne naprej, naslonjalo se zloži, nastane pa stopničasto povečan prtljažnik. Zaradi pomanjkanja druge vrste bočnih vrat je podiranje zadnje klopi oteženo, sive lase pa povzroča tudi odpiranje vrat prtljažnika z dviganjem Seatovega znaka, pri katerem si boste vedno umazali prste. Sedeči spredaj ne boste opazili razlike med tri-in petvratno Ibizo. Prostora je spredaj dovolj, prednja sedeža v opremi Sport sta brez pretiravanja odlična. Velika vrata so zaradi notranje kljuke, ki je blizu A-stebrička, nerodna za odpiranje,





“Ibiza SC ‘gleda’ jezno z obema paroma luči.”

izdatna bočna opora prednjih sedežev pa otežuje izstopanje in vstopanje na tesnih parkirnih prostorih. Tudi zaradi po višini nastavljivega voznikovega sedeža (sovoznikov 'Easy entry' je prav tako nastavljiv v višino) in po globini in višini nastavljivega volana je položaj za volanom odličen. Zmoti (klasično) predolg gib stopalke sklopke, težave so še z odlagalnimi mesti, ki jih je premalo: v bočnih vratih, pod sedežema (doplačilo 72 evrov), žepka na hrbtisčih prednjih sedežev, skromen (neosvetljen) predal pred sovoznikom, majhna polička nad voznikovim levim kolenom in dve mesti za pločevinke ter mini polička pred prestavno ročico. Mesti za pločevinko sta neuporabni, ko želimo pospraviti večjo embalažo (pol litra), saj je nad njima klimatska naprava. Testna Ibiza je imela še naslonjalo za desno voznikovo roko (z majhnim predalom), za katero je treba doplačati. Naslonjalo je v napoto pri upravljanju ročice ročne zavore. Armaturna plošča je na sredini malenkost zasukana proti vozniku, za dvo-barvno je treba doplačati ('design' paket). Izstopa nenavaden radijski sprejemnik (MP3, Bluetooth prostoročno telefoniranje z obvo-lanskim upravljalnikom), katerega upravljanje

bi bilo lahko manj zapleteno. Ste vedeli, da je Ibiza SC oblikoval Luc Donckerwolke, ki ima na vesti tudi Lamborghinija Gallarda? Je torej SC mali Lambo? S tem 1,6-litrskim bencinskim motorjem, ki je s 105 'konji' trenutno najmočnejši bencinar v ponudbi, žal ne. Motor je sicer dober partner že pri 1.500/min, a za živahnejšo vožnjo ga je treba priganjati vse do 5.600 vrtljajev, kjer doseže največjo moč. Pogosto poseganje po prestavni ročici, ki se pomika zelo natančno, je ob takšnih vožnji nujno. Žal je menjalnik le petstopenjski, z zadnjo prestavo, ki je uporabna že od 50 km/h, in s prevelikim hrupom, ki spremlja vožnjo pri avtocestnih 130 km/h (merilnik vrtljajev takrat kaže na 3.500/min). Že pri 90 km/h (peta prestava okoli 2.500/min) je hrup motorja moteč. Škoda, da motor ni živahnejši, saj je trše podvozje Ibize (trdota ni prehuda in je uporabna za vsakodnevno vožnjo) kot naročeno za dinamično vožnjo, ki tudi z neizklopljivim ESP-jem (izklopljiv je le sistem proti zdrsu pogonskih koles) dopušča zabavno mero igrivosti in daje občutek zanesljivosti. V primerjavi s petvrtno Ibizo se takšna SC s športnim podvozjem manj nagiba, hkrati pa je podvozje tudi nekoliko glasnejše! Volanski sistem je

dovolj natančen. Kot že pri testu petvrtna Ibize bomo tudi tu ošteli zastopnika, ki pri najbolje opremljeni različici za ESP zahteva doplačilo 411 evrov (v ceno vključena pomoč pri speljevanju v klanec in TCS). Tudi za možnost izklopa sovoznikove čelne varnostne blazine je treba doplačati, prav tako za varnostni zavesi. Še nekaj čudnega se nam je zgodilo na testu: v Ibizino posodo za gorivo, ki po tovarniških podatkih sprejme 45 litrov tekočine, smo nalili 53 litrov goriva! ❄❄

Seat Ibiza SportCoupe 1.6 16V Sport

Cena osnovnega modela: 13.291 EUR
Cena testnega vozila: 15.087 EUR

NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 986 mbar / rel. vl. = 74 % / Stanje kilometrskega števca: 2.025 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,9 s
402 m z mesta: 17,8 s (129 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]: 10,6 s
80-120 km/h [V./VI.]: 17,3 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,2 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 77 kW (105 KM) pri 5.600/min - največji navor 153 Nm pri 3.800/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 16 H (Goodyear Excellence).
Masa: prazno vozilo 1.015 kg - dovoljena skupna masa 1.516 kg.
Mere: dolžina 4.034 mm - širina 1.693 mm - višina 1.428 mm - prtljajnik 284 l - posoda za gorivo 45 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 189 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 6,9/5,3/6,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ prostornost spredaj
- ▲ položaj za volanom
- ▲ prednja sedeža
- ▲ dobra izdelava
- ▲ menjalnik (pretikanje)
- ▲ zadovoljivo udobje
- ▼ premalo živahen motor
- ▼ le petstopenjski menjalnik (hrup, poraba ...)
- ▼ omejen pogled nazaj
- ▼ prostornost (in dostop do) zadnje klopi
- ▼ odpiranje posode za gorivo s ključem
- ▼ dolg gib stopalke sklopke
- ▼ ESP ni serijski

Končna ocena

SC se po uporabnosti in namenu dovolj jasno razlikuje od petvrtna Ibize, da pri odločanju med pet- ali trivratno različico ne bi smeli imeti težav. Še vedno pa si želimo, da bi imela motor 1.4 TSI (v kombinaciji z DSG-jem), s katerim bi bila pravi SportCoupe - tako tudi ne bi več mislili, da je SC (v kombinaciji s trenutno Ibizino motorizacijo) le marketinška ideja.