

**Vozili smo:**

**SEAT MARBELLA**

**SPECIAL**

**in IBIZA 1,2 GLX**

Po tridesetih letih sodelovanja je Fiat maja 1980 nepričakovano oznanil, da bo nehal sodelovati s špansko firmo Seat. Svoj delež delnic je prodal in Seat je postal povsem španska tovarna avtomobilov. Začel je razvijati lastno paleto modelov: ronda, marbella, malaga in ibiza.

Ob tem se je po letu 1982 začelo plodno sodelovanje s VW. Vendar Seat sam ni zmožal držati tempa, ki si ga je zastavil, in tovarna je počasi tonila v izgubo. Do sredine osemdesetih let so se rdeče številke povzpelle do 3 milijarde DEM in zdlo se je, da za Seat ni več rešitve.

Tedaj pa je nastopil koncern VW, ki je leta 1986 odkupil 51 odstotkov delnic in prevzel tovarno Seat. Zaradi njegove denarne in strokovne pomoči se je Seat izkopal iz rdečih števil, VW pa je še naprej odkupoval njegove delnice, tako da je leta 1990 s 100 odstotki odkupljenih delnic povsem prevzel tovarno Seat. VW-jeve investicije v letih od 1989 do 1998 so znašale kar 9,4 milijarde DEM, to pa je največ denarja, kar ga je doslej kak posamezen partner vložil v kako špansko podjetje.

V Seatu je s prihodom VW zavel povsem drugačen, svež veter, ki je pometel z zastarelo proizvodnjo in nerentabilnim načinom dela. VW je poleg denarja prinesel tudi drugačno organizacijo dela, svoje strokovnjake, moderno tehnologijo in bogate izkušnje z reševanjem tovarn avtomobilov, ki so zašle v težave.



Seat marbella special

# NA POHODU

Seat se je lotil tudi proizvodnje nekaterih avtomobilov iz programa VW, še preden ga je VW odkupil, sedaj pa se je ta oblika sodelovanja še povečala. Z leti se je Seat pod vodstvom VW izvlekel iz rdečih števil in leta 1988 že prijavil pozitivno bilanco v višini 1,68 milijarde španskih peset. Ob izdelovanju VW-jevih modelov in razvijanju svojih lastnih se Seat uveljavlja tudi s predstavljanjem prototipov (proto TL, proto C), ob tem pa je ob že obstoječih treh tovarnah v okolici Barcelone pričel graditi četrto, v Martorellu, ki bo ena najmodernejših v Evropi.

Leta 1984 so predstavili svoj prvi model nove generacije, in sicer ibizo, ki je tudi glavni prodajni adut te španske tovarne. Sprva kot trivratna kombi-limuzina, po letu 1986 pa tudi kot različica s petimi vrati in z različnimi sodobno zasnovanimi motorji, se je dobro uveljavila na evropskih tržiščih, ob tem pa je bila eden od razlogov, da je postal Seat tovarna z največjo stopnjo rasti v deležih na evrop-

skih tržiščih v zadnjih treh letih, s tem pa je omogočil koncernu VW, da postane največji v Evropi.

Leta 1991 je Seat lansiral na evropska tržišča prenovljeno ibizo imenovano »new style«, ki je bila na voljo v petih paketih opreme in s sedmimi sodobnimi motorji (motorji sistem Porsche), od katerih je eden dizelski. Sodobna oblika, več paketov dodatne opreme, sodobni motorji, opremljeni s katalizatorji, relativno majhna poraba goriva in v nekaterih državah dostopna cena so aduti, s katerimi je ibiza ostala paradni konj Seatove prodajne palete.

Sarajevski TAS, ki se je prek VW povezal tudi s Seatom, odslej prek svoje firme v Sloveniji in nekaterih prodajalcev tudi pri nas ponuja modele tovarne Seat in konec leta bo ponudil tudi model toledo. Ob predstavitvi marbelle in ibize smo bili povabljeni na Bled, na vožnjo z obema modeloma. Vreme je bilo sicer oblačno in kar nič v skladu s temperamentom obeh avtomobilov, ki sta bila zas-

novana in rojena pod vročim španskim soncem, pa vendar smo preizkusili njune sposobnosti. Manjši model marbella je na voljo v dveh različicah, special in CLX, ki se

## Tehnični podatki

### SEAT MARBELLA SPECIAL

**Motor:** štirivaljni – štintaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 65,0 x 68,0 mm – gibna prostornina 903 kubike – kompresija 8,3:1 – največja moč 29 kW (40 KM) pri 5400/min – največji navor 60 Nm pri 3000/min – ena odmična gred v glavi iz lahke kovine (veriga) – po dva ventila na valj – račična gred v treh ležajih – padaločni uplinjač bressel/weber 32 ICEV – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 32 Ah – alternator 45 A.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani ročni menjalnik – platišča 41/21 x 13 – gume 135 SR 13

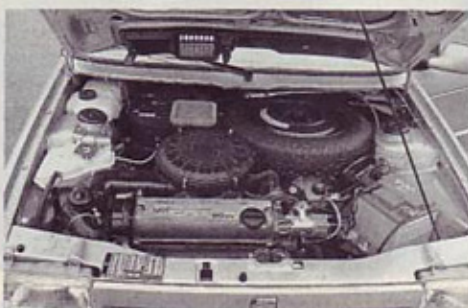
**Voz in obese:** 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, teleskopski blažniki, stabilizator, prečna in vzdolžna vodila – zadaj toga prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažniki, vzdolžne vzmeti – spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore z omejevalnikom pritiska – volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 3,475 m – širina 1,500 m – višina 1,445 m – medosna razdalja 2,160 – koloteka 125,5/125 cm – teža praznega vozila 680 kg – dovoljena skupna teža 1150 kg – priložnik 272/1088 litrov – posada za gorivo 35 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 130 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 20,3 sekunde – poraba goriva (ECE): 4,9/6,9/8,0 litra bencina super na 100 km



Kokpit: lično narejen, moti le pretenak volanski obroč in obilica plastike.



Motor se ponaša s Porschejevim »sistemom«.



Seat Ibiza 1.2 GLX

ločita le po bogatosti opreme. Marbella je s 3,475 metra majhen avtomobil, ki po obliki povsem spominja na fiat pando, od katerega se razlikuje le po drugače oblikovanem prednjem delu. Ta je bolj položen in ima tudi drugače oblikovan odbijač, ki se nadaljuje v spojler in luči, vstavljene v nos pod večjim kotom kot pri pandi. Marbella je primeren avtomobil za mestne vožnje, zaradi svojih mer in šibkega motorja pa je namenjen

nežnejšemu spolu. Voznika v marbelli ne navdušuje optična preprostost notranje opreme, vendar je treba priznati, da je vse na svojem mestu in dosegljiv vozniku. V nosu ima vstavljen štirivaljni z 903 ccm z eno odmično gredjo in verigo, kar povzroča dodaten hrup med delovanjem motorja, vendar se vam marbella oddolži s poskočnostjo, za kar jamči 29 kW/40 KM največje moči pri 5.400 vrtljajih v minuti in največji navor, ki znaša 60 Nm pri 3.000 vrtljajih v minuti. Prostora v notranjosti seveda ni veliko, vendar to na krajših relacijah, ki jim je marbella namenjena, niti ni tako pomembno. (Pre)ozek volanski obroč zbujata v vozniku mešane občutke, vendar je lega avtomobila zadovoljiva tudi pri večjih hitrostih. Preprosti sedeži ponujajo dovolj sedalne površine, a slab bočni oprijem, zavore so šibke, vendar opremljene s sistemom za omejevanje pritiska zoper prehitro blokiranje koles. Petstopenjski menjalnik je trd in ročica ima predolge hode, vendar je še dovolj natančen. Navdušujejo priročni predalniki za shranjevanje

stvari ki so v vratih, ter pod armaturno ploščo, kjer je resnično dovolj prostora. Marbella se odlikuje z majhno porabo goriva in nezahtevni vzdrževanjem, zahtevnejši voznik pa bo moral poseči po večjem modelu Ibiza, ki ponuja veliko več »avtomobilskega značaja«.

Ibiza s petimi vrati, ki smo jo vozili, je nosila oznako GLX, kar pomeni bogato notranjo opremo, med katero sodijo lepo oblikovani in sodobno zasnovani sedeži, znotraj ročno nastavljivi zunanji ogledali, po polovici deljiva zadnja klop, zatemnjena stekla, prednji stranski stekla na elektriko, centralna ključavnica in lita platišča z nizkopresečnimi gumami velikosti 165/65 R 14. Vse komponente so v barvi avtomobila, vključno z zunanjimi ogledali, odbijači in prednjim spojlerjem. Znotraj navduši voznika bogatost armaturne plošče, kjer so merilnik hitrosti, vrtljajev, merilnik za količino goriva, temperaturo motorja in lčna stikala. Volanski obroč je žal tudi tukaj preozek in ne ponuja pravega oprijema, prestavna ročica pa je prijetno kratka in natančna s še

dovolj kratkim hodom. Zadnja klop je dobro tapacirana in udobna, prtljažni prostor pa je ob podrti zadnji klopi s svojimi 1.200 litri prostornine dovolj velik za prevoz tudi kakšnega večjega tovora. Seveda pa je zaradi visokega zadka oteženo natovarjanje. V nosu je imela testna izba vstavljen 1,2-litrski štirivaljni (sistem Porsche) z največjo močjo 46 kW/63 KM pri 5.800 vrtljajih v minuti in največjim navorom 88 Nm pri 3.000 vrtljajih v minuti. Motor navdušuje s svojo prožnostjo tudi v nižjem območju vrtljajev in ob priganjanju ni pretirano glasen. Navdušuje tudi lčnost motorja, ki so mu namenili eno odmično gred z jermenom in padotični uplinjač. Vse ibize bodo opremljali s katalizatorjem goriva, le prva pošiljka na našem trgu bo brez njih. Moč se prek petstopenjskega menjalnika prenaša na prednji kolesi. Ibize so na voljo z motorji od 903 ccm do 1,7 litra, z razponom moči od 40 KM do 100 KM. Mnoge pa bo verjetno privlačila različica z 1,7-litrskim dizelskim motorjem in močjo 55 KM. Zadovoljiva je tudi lega ibize, ki je dolgo povsem nevtralna, nato pa prične nos avtomobila siliti v ravni smeri iz zavoja, takrat pa zadostuje, da voznik spusti plin, doda volan in avtomobil se znova pelje v ravni smeri. Vozniku se sprva sicer dozdeva, da vozilo »plava« skozi zavoje, vendar se po nekaj prevoženih kilometrih ta občutek razbline. Vsekakor pa bi za boljše počutje voznika lahko postavili debelejši volanski obroč. Prednja sedeža sta športno oblikovana in ponujata dober bočni oprijem telesa, tako da voznik dobro sedi tudi pri napornejši vožnji. Zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, zadovoljivo opravljajo svojo nalogo, vendar pa pri zahtevnejši vožnji že po nekaj močnejših zaviranjih oslabijo in se pregrejejo. Vsekakor pa je dejstvo, da je Seat naredil dober avtomobil, ki blesti z motorjem, s kakovostno obdelavo in sodobno obliko.

Seat je torej s prenovljeno izbo dokazal, da zna narediti sodoben avtomobil, ki poleg vsega naštetega slovi po tem, da so jo do februarja 1992 naredili že v 1.200.000 primerkih, proizvodnja pa še narašča. Ob tem se Seat ponaša, da bo s svojimi avtomobili uradni sponzor olimpijskih iger 1992 v Barceloni. TAS namerava letos v Sloveniji prodati okoli 700 do 800 seatov Ibiza in marbella, kar je vsekakor ambiciozen načrt, vendar ga ovira nepriljavna cena. Pa vendar počakajmo na prve prodajne rezultate, saj je Seat pri nas svoj zmagoslavni pohod šele začel.

## SEAT IBIZA 1,2 GLX

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrtni – nameščen spredaj prečno – vrtno in giba 75,0 x 67,5 mm – gibna prostornina 1193 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 46 kW [63 KM] pri 5800/min – največji navor 88 Nm pri 3000/min – ena odmična gred v glavi iz lahke kovine (zobati jermen) – ročni gred v 5 ležajih – po dva ventila na valj – padotični uplinjač pierburg 36-1B-3, elektronski vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 55 A

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani ročni menjalnik – lita platišča 51/2 x 14 – gume 165/65 R 14

**Voz in obese:** 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi s prečnimi vodili, vzmetni nogi, stabilizator – zadaj posamični obesi s trikotnimi prečnimi vodili, teleskopski bložilniki, prečne listnate vzmeti, vzmetni nogi – spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore, servo volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 3,683 m – širina 1,610 m – višina 1,394 m – medosna razdalja 2,443 m – koloteka 1,421 m / 1,387 m – teža praznega vozila 910 kg – dovoljena skupna teža 1400 kg – prtljažnik 320/1200 litrov – posoda za gorivo 50 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 154 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 16,0 sekunde – poraba goriva (ECE): 4,9/6,6/9,0 litra bencina super na 100 km



Notranjost: dovolj prostora za štiri odrasle potnike in nekaj prtljage. Prtljažnik se ob podrti zadnji klopi poveča.

Tekst: Boris Sambolec  
Foto: Igor Zaplatil