

# SEAT MALAGA 1.5 GLX, INJECTION ET XLD



## Encore perfectible

**Dernière ligne droite pour la Malaga qui devrait être remplacée au Salon de Paris 1990 par la Toledo, réalisée par Audi (?) et que l'on dit particulièrement réussie.**

**E**n attendant, le modèle actuel vient d'évoluer sensiblement, afin de relancer les ventes ; il se vend, en France, dix fois plus d'Ibiza que de Malaga, et même deux fois plus de Marbella qui, elle, a bénéficié d'une campagne de promotion particulièrement réussie : « Le Jouet » !

L'atout principal de la Malaga est son prix. Les versions 1.5 GLX, Injection et 1.7 XLD sont proposées respectivement à 70 500 F, 77 650 F et 63 600 F. La Diesel est sans rivales ! Malgré ses prestigieux parrains



(Porsche, Karmann, Giugiaro), la Malaga n'est pas parvenue à se hisser à la hauteur de la concurrence. Le nouveau moteur 90 ch n'apporte rien sur le plan des performances à cause de sa boîte de vitesses trop « longue ». Le modèle injection est plus alerte, mais ses reprises sont encore trop justes, notamment par rapport à l'Ibiza SXI équipée du même moteur, mais bénéficiant d'un poids plus favorable et d'un étagement de transmission plus court. La Malaga Diesel n'est pas mieux lotie ; il serait difficile d'en être autrement avec seulement 55 ch pour plus d'une tonne ! Heureusement, la consommation est assez raisonnable en usage courant.

### Encore des lacunes

Si les modifications extérieures se limitent principalement à la nouvelle calandre, l'aménagement intérieur est plus important : nouvelles commandes, volant plus fonctionnel, sièges modifiés. La position de conduite reste pourtant désagréable. La commande de boîte est encore bien ferme.

Le comportement routier manque quelque peu de précision, mais il y a moyen de s'en accommoder. Par contre, la tenue de route en charge est plus inquiétante. Tant

le guidage des trains que l'amortissement sont perfectibles. Et la direction est toujours aussi lourde en manoeuvres et à basse vitesse. L'habitabilité est correcte, et la capacité du coffre très intéressante (445 dm<sup>3</sup>).

Ces trois Malaga ne sont certes pas de mauvaises voitures, mais tant en prestations qu'en comportement ou en agrément, elles restent en-deçà de ce qui se fait ailleurs. Il y a encore du travail. Finalement, c'est la Diesel qui présente le rapport prix/performance le plus intéressant. Le public ne s'y est pas trompé puisqu'elle réalise la plus grande majorité des ventes. **F.C.**

	1500 GLX	1500 injection	1700 XLD
<b>PRIX</b>	70 500	77 650	63 600
Puissance fiscale	6	7	6
<b>Moteur</b>	4 cyl.		
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 461		1 714
Puissance (ch DIN)	90	100	55
Long. x larg. (cm)	427 x 165		
Poids à vide (kg)	950	975	1 005
Larg. int. AV/AR	137 x 136		
Coffre (dm <sup>3</sup> )	445		
<b>Vitesse en 5<sup>e</sup> (km/h)</b>	165	176	150
1 000 m départ arrêté	32"9	32"5	37"7
80 à 120 km/h réels en 5 <sup>e</sup>	22"7	18"0	24"1

### POUR

■ Coffre

■ Prix/prestations

### CONTRE

■ Comportement en charge

■ Commande de boîte

■ Position de conduite

■ Boîte "longue"

■ Reprises