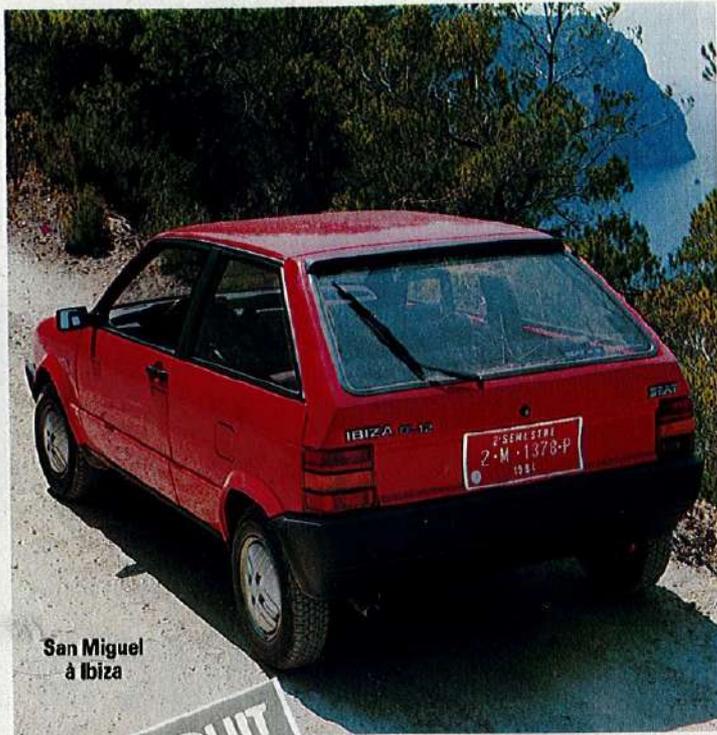


Seat vient de conclure un pacte de non agression avec Fiat son ancien partenaire. Leur divorce s'était en effet très mal passé mais les procès sont finis, on reprend des relations de bon voisinage ce qui ne remet nullement en cause l'accord Seat-Volkswagen ni le fait que Fiat a perdu pied sur le marché ibérique, potentiellement très important. Le modèle Ibiza peut être considéré comme la première voiture spécifiquement espagnole bien que le moteur soit signé Porsche, la carrosserie par Giugiaro et Karman, des parrains prestigieux on le voit. La nouvelle venue peut se définir ainsi : un mariage du charme méditerranéen avec la technique germanique ! De cette union, va voir le jour, au Salon de Paris, cette voiture qui porte le nom d'une île des Baléares.

LES DENTS LONGUES...

La jeune direction de Seat s'est attaquée, avec l'aide massive du gouvernement de Madrid, à une tâche très délicate qui consiste à passer des fabrications sous licences Fiat puis Volkswagen, à une série personnelle ne devant que très peu de chose au passé. Pour le moment, l'Ibiza est une trois portes de 3,64 m de long, sous trois finitions et aussi avec trois moteurs, 1 200 cm³, 1 500 cm³ et 1 700 cm³ diesel. Mais déjà des développements importants sont annoncés : une version sport à injection puis à turbo ; une cinq portes et enfin une berline classique trois volumes, nettement plus longue, qui prendra le nom de Malaga. Pour le moment la Ronda, dérivée de la Ritmo, continuera sa carrière ainsi que la Panda. Cette dernière évoluera aussi beaucoup, sa descendance s'appellera Marbella. Pour les moteurs, système Porsche, on pense ultérieurement à un trois cylindres et aussi à un cinq cylindres ! Ce projet ambitieux prouve la détermination de Seat de prendre place parmi les grands... d'Europe. Le seuil de rentabilité doit être atteint en 1986 ; autres chiffres, l'Ibiza sera



San Miguel à Ibiza

J'AI CONDUIT

LA SEAT IBIZA 1200 GL

...NUMÉRO UNO D'ESPAGNE

produite à 250 unités par jour dès octobre prochain et à 750 en fin 1985.

La première vraie Seat reprend la plate-forme et les suspensions à quatre roues indépendantes de la Ronda, empattement 2,45 m, mais supprime les porte à faux avant et arrière. Le moteur, sur lequel Porsche a inscrit son nom, rassemble un arbre en tête par courroie, des chambres creusées dans la tête des pistons, des poussoirs hydrau-

liques et un allumage transistorisé. Avec 1 193 cm³, 9,5 de compression et malgré tout de l'essence ordinaire, ce groupe développe 63 ch à 5 800 tours avec un couple plutôt moyen de 9 mkg à 3 500 tours. La boîte en bout de vilebrequin est à cinq rapports dont une cinquième bien longue. Au-dessous, le 1 461 cm³, alésage plus gros, passe à 10,5 de compression, au super, et aligne 85 ch pour un couple de 12 mkg. Le die-

sel 1 741 cm³ n'est autre que celui de la première Ritmo, 55 ch à 4 500 tours. Les vitesses annoncées sont respectivement de 155, 175 et 150 km/h. Quant aux 1 000 m départ arrêté, ils sont franchis en 37,2 s pour la 1200 et 33,8 s pour la 1500.

Les carrosseries pèsent de 900 à 950 kg tandis que le Cx irait de 0,34 à 0,36 ce qui n'est pas un résultat extraordinaire. Dans l'ensemble la ligne est peu originale mais plaisante avec ses grandes vitres ; une particularité, le hayon arrière s'ouvre jusqu'au bord des vitres de custode ce qui limite les angles morts. A l'avant des phares rectangulaires entourent une calandre tout à fait banale. Le coffre ne dépasse pas une capacité de 320 cm³ et le réservoir de carburant bien placé contient près de 50 litres. La roue de secours, du type allégée, reste logée sous le capot. A l'intérieur, les sièges avant sont larges, bien dessinés, tandis que l'accès est facile, grâce aux bonnes dimensions des deux larges portes.

FINITION INEGALE

Le tableau de bord, très près du volant, est lisible, assez complet. Toutes les commandes se trouvent à portée des mains, sans levier mais uniquement par des touches bien accessibles qui demandent une certaine habitude car cette disposition sort de l'ordinaire. La finition est à deux facettes, une mention bien pour l'extérieur et les sièges, une mauvaise note pour la pauvre présentation de la planche de bord. L'essuie-glace unique laisse des angles non balayés. Cet accessoire solitaire se répand parce qu'il coûte moins cher que deux balais mais les résultats sont toujours décevants. Il ne faut pas jouer avec la visibilité sous la pluie !

Nous avons pu conduire la nouvelle Seat pendant deux-jours, d'abord sur les petites routes sinueuses d'Ibiza - cela s'imposait - puis sur les voies plus rapides de Majorque, de Palma au cap de Formentor. Seule était dis-





Cap Formentor à Majorque

possible la 1200 GL c'est à dire un modèle de bas de gamme qui sera sans doute le plus vendu. Le moteur, non rodé, montre quand même de bonnes dispositions à monter en régime, avec de belles sonorités peu gênantes. La faible cylindrée et surtout le couple médiocre se manifestent en montagne ou au moment des reprises. La 5^e économique devient vite inutilisable et même la quatrième repart à 50 km/h avec difficulté. Pour le reste, la boîte Porsche elle aussi, se manie facilement malgré des débattements un peu grands et parfois une dureté pour enclencher la première.

UN MODÈLE A SUIVRE

Aucun problème de stabilité ; l'Ibiza possède d'emblée une tenue de route sûre ainsi qu'une agilité en virage digne d'éloge, même avec des pneus très ordinaires. La direction, 3,5 tours de volant, ne manque ni de précision ni de légèreté. Au contraire, les freins convenables à froid ne résistent guère à l'échauffement en montagne, par une température très élevée il est vrai. Pour le confort, la suspension demeure ferme mais meilleure que sur la Ronda ce qui montre une volonté de progresser. Une large visibilité et une bonne posi-

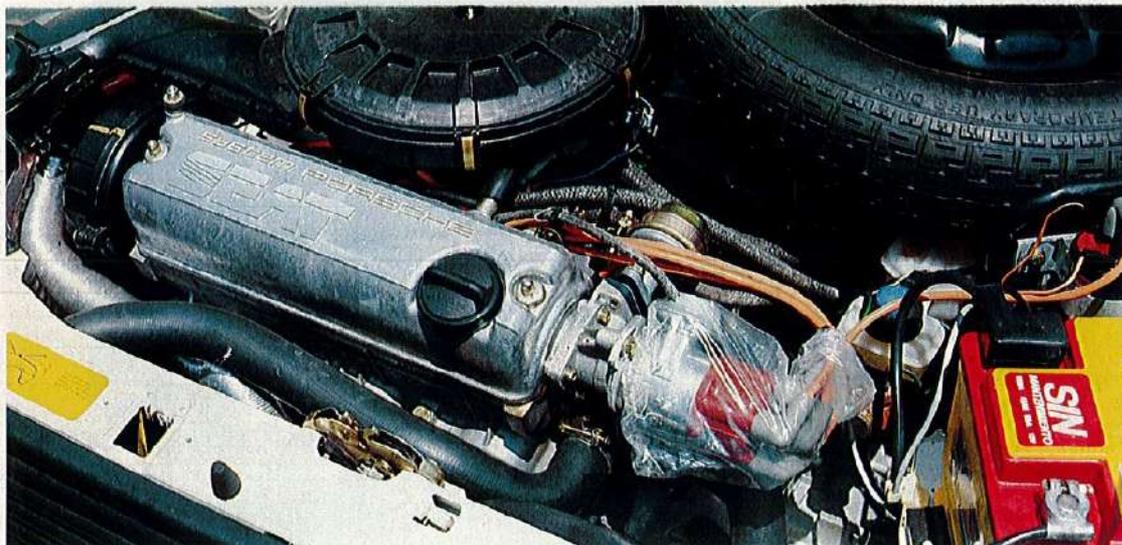
tion du pilote facilitent la conduite. Toutefois, le recul des sièges avant pourrait être plus grand même si cette limitation rend les places arrière très habitables en longueur. La vitesse maximale de 155 km/h annoncée sera sans doute vérifiée ainsi que la nervosité des accélérations sur les intermédiaires. Pour les consommations, en l'absence de mesures précises sur ces terrains difficiles, les chiffres officiels sont de 4,9 l à 90 km/h, et 6,6 l à 120 km/h. Une fois encore la 1500, plus rapide, consomme un peu moins.

La Seat Ibiza sera vendue en France peu après le Salon de Paris

en octobre-novembre, à des prix non encore précisés. D'après l'importateur, il faut compter 5 % de moins que la Ronda équivalente ce qui mettrait la 1200 GL à un tarif fort intéressant entre 37 000 et 38 000 F. Cette voiture semble bien née, sur des bases solides.

Les défauts de jeunesse constatés ne sont pas dus à la conception, ils pourront donc être rapidement corrigés par les techniciens. De toute façon, ce nouveau modèle suscitera beaucoup d'intérêt ; la naissance d'une voiture espagnole est un événement.

Bernard CARAT



Le tableau de la 1200 GL comprend des cadrans simples et lisibles ; un compteur avec deux totalisateurs, une montre à aiguilles, une jauge à essence et un thermomètre d'eau. A remarquer les commandes très près du volant, à gauche les clignotants et l'avertisseur, à droite les phares et l'essuie-glace. Au centre, voici le premier prototype de l'Ibiza cinq portes qui sera lancée dans un an environ. Ci-contre, le moteur « Système Porsche » cette inscription, gravée sur le large couvre culasse en aluminium, prouve que le célèbre constructeur allemand en prend non seulement la paternité mais aussi la responsabilité. L'allumeur est protégé par un sachet de plastique, comme chez Volkswagen.