



Une vraie nouveauté vient de faire son apparition dans la catégorie des « petites polyvalentes ». L'Ibiza marque le véritable avènement du constructeur espagnol Seat. « Auto-Moto » a demandé à quatre spécialistes régionaux de donner leur avis sur cette voiture qui ne manque pas de tempérament (voir aussi « Auto-Moto » n° 30, p. 46).

par
Patrice
ALLANET

PRESENTATION EXTERIEURE

Gérard Duvallet : l'aspect compact de l'Ibiza rappelle un peu celui de la Golf. Le cahier des charges imposant l'utilisation du plancher de la Ronda n'a pas empêché Giugiaro de réaliser un ensemble séduisant, avec un hayon enveloppant tout l'arrière de la voiture de façon esthétique. L'avant, plus carré, n'autorise pas de miracle en matière de Cx (0,36).

Henry Gerlier : l'Ibiza, sans provoquer le coup de foudre, ne m'a pas laissé indifférent. Il y a, bien sûr, un rien de déjà vu, comme d'ailleurs chez la plupart de ses concurrentes mais, finalement, l'originalité et le bon goût sont au rendez-vous.

La réussite de la carrosserie se retrouve surtout au niveau arrière. L'Ibiza, bien plantée sur ses grosses roues, avec ses larges portes, son capot court et ses vastes surfaces vitrées, possède ainsi un rien d'agressivité fort sympathique.

Jean-Claude Branquart : de prime abord, la Seat Ibiza ne suscite pas de regards admiratifs. Elle se présente même très discrètement, surtout vue de l'arrière, avec une ligne très commune et un air de déjà vu affirmé. Quand on connaît le styliste qui a présidé à sa définition, on est déçu.

Jacques Fréné : sans avoir fait preuve d'une imagination et d'une originalité débordantes, Giugiaro a œuvré dans le bon sens. Autant l'arrière tronqué est franchement disgracieux sur la Golf, autant il s'intègre parfaitement au style général de l'Ibiza.

SEAT IBIZA

UNE PETITE BIEN NÉE



Les rondeurs qui caractérisent les voitures actuelles disparaissent ici au profit d'un design à la fois sobre et élégant, qui laisse percer une indéniable vigueur.

Si avec « deux volumes » il est difficile d'être génial, Giugiaro a donc le mérite d'échapper à la banalité.

PRESENTATION INTERIEURE

Gérard Duvallet : à l'évidence très spacieuse, elle offre un tableau de bord d'aspect et de conception simples. Trop peut-être. On regrette l'absence d'une console centrale plus homogène. Par contre, un levier de vitesse nouveau a été adopté (tant pis

pour la Ronda !). Enfin, mauvaise surprise, la boîte à gants n'en accepte qu'une seule paire...

Henri Gerlier : aisance et confort sont les deux impressions dominantes. Sièges avant larges et bien dessinés, revêtus de tissus aux tons chauds, mais n'offrant guère de maintien latéral. Les cadrans ronds du tableau de bord communiquent une ambiance quelque peu sportive et flatteuse. En revanche, le garnissage tristounet n'a pas la chaleur des décors espagnols.

Jean-Claude Branquart : on retrouve un aspect tristounet dû, cette fois à la qualité du plastique et à ses coloris trop ternes. La planche de bord est petite et ne dispose pas de fourre-tout. Les sièges, en revanche, donnent meilleure impression par leur style et leurs matériaux. Ils conviennent également

L'Ibiza est le premier modèle lancé par Seat depuis son indépendance. Pour le réaliser, le jeune constructeur espagnol a dû faire appel au concours de compétences réputées comme celle du styliste Giugiaro (Ital Design) pour la ligne, à celle de Porsche pour les moteurs et les boîtes, de Karman pour la carrosserie et de Volkswagen pour le développement industriel et commercial. Ce sont en effet des domaines où l'improvisation peut coûter très cher. De son côté, Seat entreprenait une restructuration profonde de l'entreprise, par l'automatisation et la robotisation des usines (voir « Auto-Moto » n° 20 - octobre 83).

La silhouette n'est pas originale, mais elle est agréable à regarder. La chute verticale du hayon lui donne une allure quelque peu sportive que renforcent des contours très aérodynamiques. Compacte (3,64 m), elle offre une bonne habitabilité sans battre les records du moment dans cette catégorie. La présentation intérieure est plutôt sobre, avec une abondance de matériaux plastiques, noirs et lisses, qui contrastent avec l'aspect cosu des sièges. Les cadrans du tableau sont clairs mais la visière est si proche du volant que les mains s'y frottent lors des manœuvres. L'instrumentation se veut d'avant-garde, en remplaçant les classiques commodos par des leviers à portée des doigts. Une solution fonctionnelle, en apparence seulement, car ils se révèlent peu pratiques à l'usage (clignotants et essuie-glace notamment). Disposer les poussoirs à l'intérieur du volant n'est pas davantage une formule très ergonomique. La visibilité avant et arrière est excellente, sauf dans le rétroviseur extérieur dont le champ est bien trop exigu. Le volant est bien en mains, le court levier de vitesses à bonne portée et facile à manier. L'assise des sièges est assez agréable malgré une certaine fermeté de type germanique et un manque de maintien évident. Quant à l'appui-tête, il ne ménage guère la nuque (le rembourrage n'existe que sur la GLX). L'équipement est bon : feux arrière de brouillard, feux de recul, phares à iode, pare-chocs absorbants, avertisseur deux tons. La version la mieux finie (GLX) offre en série une direction réglable en hauteur, de la moquette bouclée, des vitres teintées, un « check control », un compte-tours, des vitres de custode pivotantes, etc. En option : verrouillage électromagnétique des portes, lève-glaces électrique, roues en alliage.

En ville, l'Ibiza est maniable,



facile à garer et nerveux (surtout la 1500), mais cet agrément est sérieusement compromis par un niveau sonore assez élevé, par une commande de boîte parfois récalcitrante et une direction qui se fait prier dans les manœuvres.

Sur la route, le comportement n'appelle aucune critique. La suspension à quatre roues indépendantes (bras oscillants à l'arrière) n'a rien à envier à celle de nos 205 ou R5, du moins pour l'efficacité, car, pour la douceur, les petites Françaises demeurent les plus charitables, et de loin. La direction est précise et les freins sont énergiques, mais il ne faut pas trop leur en demander.

Sous le capot, les moteurs sont vifs, souples et généreux. Les 85 ch du 1 500 cm³ se prêtent évidemment mieux à un usage routier et surtout autoroutier, car la cinquième est bien trop longue pour la route. Sur ce rapport, la voiture supporte sans peine une bonne allure de croisière, tout en disposant de ressources sur la quatrième.

Au plan de la sécurité, des améliorations sont souhaitables : des commandes de clignotants et d'essuie-glace plus commodes, un rétroviseur de portière plus panoramique, des freins plus durables, des sièges plus enveloppants, un réservoir mieux protégé.

L'Ibiza n'est donc pas parfaite, tant s'en faut. Elle ne rate tout de même pas son entrée car nos critiques portent, pour la plupart, sur des détails qu'il s'agit de revoir, soit au niveau de la conception, soit au niveau de la qualité. Puisqu'il est difficile de mettre en cause le sérieux des partenaires de Seat, ni la valeur des moyens de production, il faut sans doute mettre ces petits manques sur le compte d'une certaine hâte dans les études et d'un cahier des charges extrêmement serré.

Seat annonce pour 1985, une diversification de la gamme : un moteur économique de faible cylindrée, un moteur à injection, un moteur turbo, un modèle cinq portes avec hayon et un modèle quatre portes avec coffre indépendant. A suivre donc.

Patrice ALLANET

aux grandes tailles qui s'y sentiront à l'aise. Les places arrière sont plus limitées et leur assise peu confortable. Le coffre, enfin, est honnête pour la catégorie.

Jacques Fréné : pour une berline compacte, l'Ibiza offre une habitabilité très intéressante. Les passagers installés à l'arrière sont traités avec égard, ce qui n'est le cas ni dans la 205 ni dans la R5. Un gros point positif pour l'Ibiza. On ne peut malheureusement en dire autant du coffre, réduit à sa plus simple expression en raison de l'envahissement des passages de roues. L'accessibilité aux places arrière est excellente et il n'est pas nécessaire de se munir d'un « chausse-pied » pour s'installer ! Les tissus sont harmonieusement assortis à l'ensemble et apportent même une note de gaîté. La planche de bord n'est pas originale, mais son classicisme n'est pas choquant. Un regret enfin : la banquette arrière n'est rabattable qu'en totalité.

AU VOLANT

Gérard Duvallet : la position de conduite décalée par rapport aux pédales produit une petite gêne à laquelle on s'habitue vite. A contrario, l'utilisation des commandes du type « satellite » demandent des mains expertes, notamment celle de l'essuie-lave-glace. Et gare à la visière du tableau de bord, où l'on se cogne parfois les doigts. La lecture des voyants est satisfaisante, de même que la visibilité est excellente sous tous les angles. La largeur généreuse des sièges et de la banquette offre une assiette confortable, mais il est bien difficile d'utiliser rationnellement le repose-tête, trop en arrière. La suspension est correcte, mais supporte mal les revêtements de mauvaise qualité. Même à haut régime, point n'est besoin de hurler pour se parler ou de monter le son de l'autoradio. C'est le signe d'une bonne insonorisation dans cette catégorie. Sobre dans sa conception, le climatiseur rend les services qu'on en attend.

Jean-Claude Branquart : bonne visibilité avant et latérale, un petit angle mort à l'arrière mais, surtout, un rétroviseur extérieur trop petit. L'équipement est sommaire et pas toujours très pratique, notamment la commande des clignotants et celle des essuie-glace qui se bloquent entre deux positions. L'insonorisation est bonne jusqu'à 80 km/h, insuffisante entre 80 et 120 km/h. Quelques imprécisions dans la boîte, dont le réglage ne semble pas parfait.

Jacques Fréné : grâce à une généreuse surface vitrée la visibilité est excellente. L'inconvénient de l'angle mort est réduit au maximum. Le point d'ancrage des ceintures mériterait peut-être d'être revu. Dans l'esprit, la disposition des commandes n'est pas sans rappeler le système satellite de Citroën. Il faut néanmoins du doigté pour ne pas confondre l'avertisseur et l'indicateur de direction ! Un point de détail qui devrait être facilement résolu. La suspension sèche, dans le bon sens du terme, garantit un confort suffisant tant à l'avant qu'à l'arrière. Les sièges larges ne sont cependant pas suffisamment enveloppants et ne garantissent pas un bon maintien en virages ou en courbes. La climatisation est efficace, mais manque de discrétion. C'est le talon d'Achille. Le moteur aux accents gutturaux est franchement bruyant, aussi bien en ville que sur route. C'est infiniment dommage car il possède du brio.

EN VILLE

Gérard Duvallet : agréable par le brio de son moteur, elle donne quelques soucis dans les manœuvres de stationnement car la direction est ferme.

Henri Gerlier : le brio du moteur, conforté par un excellent couple, prend sa véritable dimension en ville où la voiture se montre très souple et très maniable.

Jean-Claude Branquart : si la direction souffre d'une certaine lourdeur, elle ne pénalise pas les manœuvres et il n'est pas nécessaire d'avoir des bras d'haltérophile pour exécuter un créneau ! La 1500 a incontestablement la « pêche », ce qui en fait une compagne accorte, avec des reprises franches à bas régime.

SUR ROUTE

Gérard Duvallet : elle possède toutes les vertus d'une traction avant, avec un comportement très sain sur routes sèches ou mouillées, et se révèle très agréable sur parcours sinueux, surtout en version 1500 tant les ressources sont appréciables. Mais la cinquième n'est guère utilisable que sur autoroute. Aucun problème pour le freinage qui s'opère progressivement, sans à-coups et sans blocage prématuré. Nous avons brûlé moins de 7 l aux 100 km

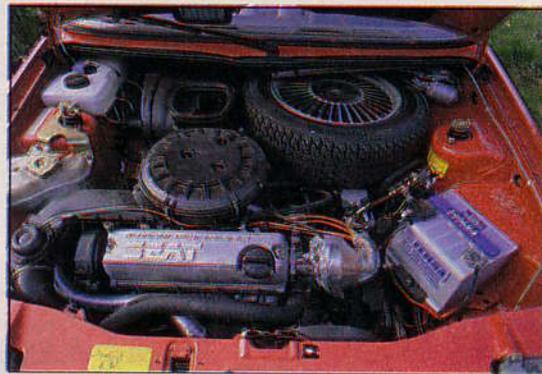


sur un parcours de 300 km à un rythme soutenu.

Henri Gerlier : le 1 200 cm³ est assez étonnant. Il monte vite en régime, servi par une boîte à cinq rapports bien étagée et bien commandée sauf pour le passage en cinquième. La voiture se montre parfaitement équilibrée et tient bien sa trajectoire en virage. Les freins sont bons, mais s'épuisent assez vite en usage intense.

Jean-Claude Branquart : la bonne surprise c'est la motorisation. Le 1 200 cm³ monte bien en régime et atteint assez rapidement sa vitesse de pointe. De plus, il la tient sans trop de difficulté ni perte de puissance, dès que le profil de la route s'élève. Sa souplesse à bas régime, notamment dans les reprises à partir de 40 km/h, même en quatrième, sont assez étonnantes ! Le comportement s'en ressent. Sur route sèche, cette voiture affiche une tenue qui m'a paru très saine. Elle tient les trajectoires voulues en courbes et n'affiche pas de vices importants dans les virages serrés. Sur chaussée humide et glissante, la suspension arrière, ferme, handicape légèrement la tenue de route, mais il faut vraiment pousser la voiture dans ses limites pour le constater. La boîte, encore une fois, est ferme et imprécise. Elle est par contre bien étagée dans les montées en vitesse. Et le freinage se montre efficace en toutes occasions : c'est un argument positif pour l'Ibiza.

Jacques Fréné : lorsqu'on tire sur les rapports de boîte, on ne peut affirmer que l'Ibiza soit spéciale-



L'ŒIL DU STYLISTE

Imaginez un prospère sultan à l'innombrable harem, encore que point trop macho, dont le vœu le plus cher est de donner le jour à une fille d'une durable séduction. Homme avisé, sachant que semblable tâche ne peut incomber à une seule, il lui vint l'idée d'affecter, à chacune de ses épouses les plus goûtées, un objectif précis : à la plus endurante de transmettre à l'héritière son goût de la performance : à la plus sculpturale, la robustesse de sa constitution. Alors que la plus élégante lui donnera la grâce... Si l'histoire ne repasse jamais les plats, il arrive qu'elle se répète suivant des schémas parfois similaires à celui des contes. Sans que le résultat escompté soit par ailleurs forcément garanti... Dans ce sens, la toute nouvelle Seat Ibiza, dotée de prestigieux générateurs, semble avoir tiré le meilleur parti possible de la situation. Car enfin, tant d'entités célèbres penchées sur un berceau et ayant pour noms Giugiaro, Karman et Porsche, risquaient, par leurs talentueuses discordances, d'étouffer le bébé... Il n'en fut rien, ce dont il convient de féliciter les parents.

Car telle qu'elle se présente, la première des Seat à part entière capte le regard par sa netteté dynamique. Sa masse générale, l'adroite répartition entre volumes pleins et séquences vitrées et le choix de pentes

adéquates pour l'ensemble capot-pare-brise-hayon, en font un moyen terme entre la berline compacte bicorps et le coupé. Et de ce seul point de vue, c'est déjà une réussite.

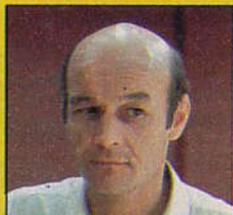
Mais Giorgetto Giugiaro, qui a créé cette carrosserie, en a aussi soigné les concordances : un adage couramment exprimé dans notre métier dit que « les proportions sont pour moitié dans le style ». Le rythme, quant à lui, représente une bonne partie de la moitié restante... Or, l'Ibiza n'en manque pas, mélangeant à part égale tension et douceur : tout s'organise à partir d'une ligne de flanc très pure, soulignée très haut d'un léger pli de tôle en creux (appelé « gouget »), s'étirant de l'extrémité avant de l'aile jusqu'au sommet du bloc des feux arrière. Peut-être un peu haut perchée, bien que ne nuisant pas à l'harmonie du tout, le niveau de ceinture de caisse risque de causer quelques soucis au constructeur espagnol lors de « restyling » ultérieurs. Mais, pour le reste, tout baigne, si l'on peut dire, dans l'équilibre.

Assemblé avec un soin visible, la tôlerie bien exécutée de la Seat Ibiza lui procure un aspect exempt de toute chétivité. Outre une mise en peinture de qualité, dans un choix de teintes servant bien l'impact visuel de la voiture, l'adjonction d'éléments finis en noir satiné — sans doute un rien trop mat — crée un apport contrasté plutôt réussi. Toutefois, compte tenu des porte-à-faux réduits, les boucliers de protection frontaux et postérieurs apparaissent singulièrement pesants : moustache de gendarme à l'avant et couche-culotte à l'arrière, ils font baisser d'un cran tant d'alacrité latine... Attribuons tout de même trois étoiles méritées pour cette carrosserie à l'allure aussi foncée que classique. En revanche, un léger blâme sera décerné sans guère d'hésitation à la même, mais cette fois-ci contemplée de l'intérieur. Cette dernière distinction n'est sans doute que provisoire, les exemplaires mis à notre disposition étant des modèles de pré-série... Car, si le concept esthétique de l'habitacle apparaît bien pensé, en regard de la fonction comme du confort, la planche de bord reste assez banale, et le volant et le massif levier de vitesses semblent avoir été oubliés par les fées. De même, le matériau de revêtement d'ensemble fait état d'une ingrate noirceur fort peu seyante. Seule tache ou couleur, les sièges de moelleuse apparence sont garnis d'un tweed clair, cousin éloigné de la serpillière. Rustique?... Non, plutôt ordinaire. En tous cas indigne de la généalogie huppée d'une fille de sultan. Peu de chose acheverait pourtant de la rendre tout à fait séduisante.

Claude-Robert PETIT



J.C. Branquart
« La Croix du Nord »



G. Duvallet
« Paris-Mantes »



H. Gerlier
« L'Essor Savoyard »



J. Fréné
« Le Midi Libre »



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur quatre cylindres en ligne de : 1 193 cm³ (63 ch - 155 km/h). Arbre à cames en tête, soupapes commandées par poussoirs hydrauliques sans entretien, carburateur monocorps (1200) ou double-corps (1500), boîte cinq vitesses, suspension à roues indépendantes, direction à crémaillère, freins assistés (disques à l'AV). Poids tractable : 990 kg (1200) et 1 000 kg (1500 et diesel). Consommations moyennes normalisées : 6,8 l (1200), 6,6 l (1500), 6,8 l (diesel) aux 100 km. Prix : 39 800 F (1200), 44 300 F (1200 GL) et 50 900 F (1500 GLX) T.T.C., clés en main.

ment économique. Cela dit, elle n'est pas exagérément gloutonne. Dans l'ensemble, le comportement routier est parfaitement sain, tant au niveau de la tenue de route (sec et mouillé), que du freinage qui digère convenablement les sollicitations répétées. L'Ibiza est globalement fiable et sécurisante. Au passif, malheureusement, une boîte peu docile qui oblige à chercher ses vitesses.

SUR AUTOROUTE

Gérard Duvallet : avec une vitesse maximale donnée pour 175 km/h, l'Ibiza 1500 dispose de bonnes ressources sur autoroute. Le niveau sonore demeure acceptable et la sensibilité au vent est nulle. Sur 200 km parcourus à allure rapide, elle n'a brûlé qu'un peu plus de 8 litres aux 100 km.

Jean-Claude Branquart ; l'allure de croisière est bonne et facilement conservée. Seule une sensibilité réelle au vent latéral altère parfois la tenue de cap.

Jacques Fréné : si ce n'est le bourdonnement désagréable procuré par son moteur, l'Ibiza avale les kilomètres avec un appétit et une fougue sympathique. Les 85 chevaux rugissent et dénotent un tempérament généreux. La sensibilité au vent est pratiquement nulle.

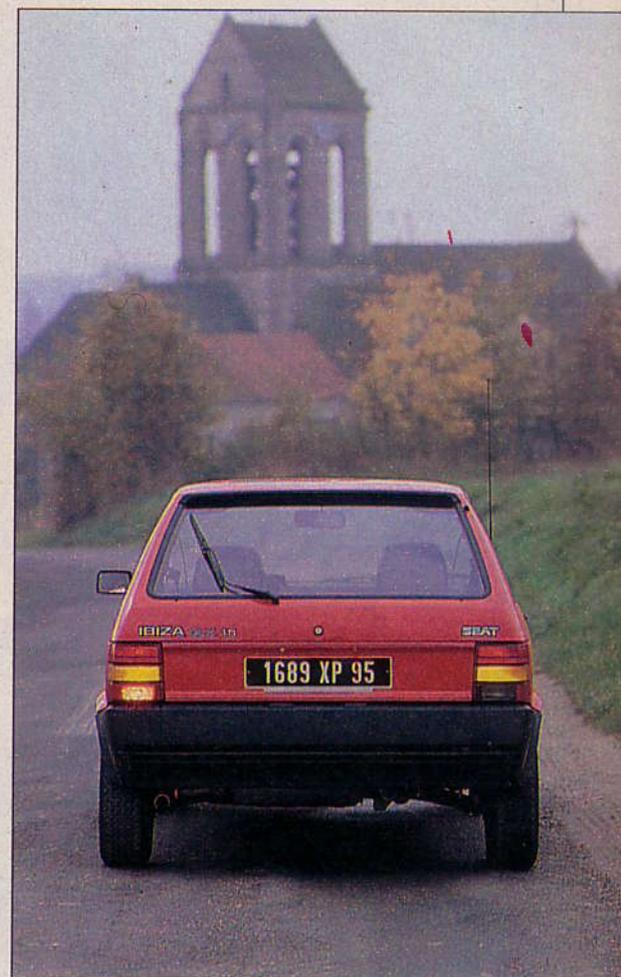
CONCLUSION

Gérard Duvallet : la première vraie Seat ne manque pas d'atouts. A commencer par le critère financier, ô combien important en ces temps de crise. Encore faut-il noter un léger recul de l'équipement de série par rapport à la Ronda. Elle séduira par les qualités du moteur « système Porsche », par sa ligne compacte et son espace intérieur. Regrettons un aménagement rudimentaire en

LA GRILLE D'ESSAI D'AUTO-MOTO

Notation sur 20 (entre parenthèses, les coefficients de pondération, accordés en fonction de critères de sécurité et de qualité).

	G. Duvallet	H. Gerlier	J.-C. Branquart	J. Fréné	Auto-Moto	Moyennes
TENUE DE ROUTE	16,1	17,1	14,8	14,3	15,8	15,6
sur bon revêtement (1)	17	18	17	16	17	17
sur revêtement dégradé (2)	16	17	16	15	15	15,8
sur chaussée mouillée (3)	16	17	14	13	16	15,2
par grand vent (2)	16	17	14	15	16	15,6
FREINAGE	14,6	16,2	17	13,6	15,8	15,4
assistance (3)	15	17	17	14	17	16
endurance (1)	14	15	—	13	14	14
DIRECTION	10,6	17,1	15,8	11,5	15,5	14,1
en stationnement (1)	11	18	14	12	15	14
précision (3)	11	17	17	11	16	14,4
maniabilité (2)	10	17	15	12	15	13,8
SUSPENSION	13,6	18	11	13	15,8	14,3
à vide (3)	14	18	11	13	15	14,2
en charge (2)	13	—	—	13	17	14,3
VISIBILITE	14,4	18	15	14,4	14,7	15,3
avant (1)	16	18	17	15	18	16,8
arrière (2)	16	18	14	15	12	15
de nuit (2)	14	—	—	14	14	14
par temps de pluie (3)	13	—	15	14	16	14,5
MOTEUR - BOITE	14,2	17,6	16,2	13,3	15,4	15,3
puissance - performances (3)	16	18	16	15	16	16,2
souplesse à bas régime (2)	14	18	18	14	17	16,2
étalement de la boîte (1)	13	18	17	12,5	15	15,1
précision de la commande (1)	13	17	13	10	12	13
consommation moyenne (2)	13	17	—	12	15	14,2
CONFORT	13,1	17,3	14,5	12,6	15,1	14,5
habitabilité AV (3)	16	18	16	16	16	16,4
habitabilité AR (2)	16	17	13	15	16	15,4
position de conduite (3)	14	18	15	12	18	15,4
sièges (1)	13	18	15	10	16	14,4
confort de suspension (3)	13	17	14	13,5	15	14,5
niveau sonore (1)	13	17	12	8	12	12,4
ceinture de sécurité (3)	11	17	16	11	15	14
appui-tête (2)	8	16	13	11	10	11,6
AGREMENT DE CONDUITE	14,3	17,2	14,5	12,7	14	14,5
lisibilité tableau de bord (1)	14	18	16	15	18	16,2
commande d'éclairage (2)	12	16	15	10	15	13,6
commande d'essuie-glace (1)	10	17	14	9	16	13,6
témoin sonore clignotants (1)	14	16	14	12	16	14,4
en ville (1)	14	18	13	13	15	15
sur route (3)	14	18	15	14	14	15
sur autoroute (2)	14	—	16	14	13	14,2
EQUIPEMENT - FINITION	13,6	16,8	13,5	13,8	15,1	14,5
équipement de série (3)	13	17	13	14	16	14,6
désembuage - climatisation (2)	15	17	15	14	17	15,6
avertisseur sonore (1)	14	16	15	13	16	14,8
signalisation AR (1)	15	17	16	15	16	15,8
aménagement intérieur (1)	12	17	11	13	10	12,6
finition générale (1)	13	17	11	14	12	13,4



qualité et en originalité. Sur le plan de la sécurité de conduite, elle donne une bonne impression d'ensemble, tant par sa solidité apparente que par ses capacités d'accélération ou de freinage. On aimerait des sièges plus enveloppants dans les parcours agités afin d'éviter le balancement du buste. Comme sur beaucoup de modèles à trois portes, le point d'ancrage éloigné de la ceinture n'incite guère à la porter ; c'est regrettable.

Henry Gerlier : un bilan positif avec des atouts importants à ce niveau de prix. Elle est donc capable de séduire ceux qui hésitent entre les R5, 205, Kadett ou autre Fiesta.

Jean-Claude Branquart : manifestement, Seat, Giugiaro, Porsche et Karmann ont travaillé vite et bien sur cette voiture. Le freinage, les performances, le comportement routier sont des arguments que ne peuvent pas toujours présenter les nouveaux modèles. L'Ibiza, elle, les offrent, d'ores et déjà. Mais, incontestablement, Seat et ses partenaires ne pouvaient avoir totalement réussi en deux ans un nouveau modèle, alors que tous les grands constructeurs en mettent quatre. Les erreurs de jeunesse existent. En les reconnaissant, Seat pourra y remédier assez rapidement. Restera à donner un air plus gai à la ligne. Mais c'est ce qui coûte le plus !

Jacques Fréné : l'Ibiza est une « bonne affaire ». Pour 54 150 F (options comprises) elle est très compétitive dans sa catégorie. En période de crise, c'est un atout. L'acheteur devrait être sensible à ce bon rapport qualité/prix, même si ce modèle arrive, certes, assez tard sur un marché encombré des petites berlines polyvalentes. ■