

PORTRET / SEAT 133 (1974–1981)

države

Še danes ga lahko najdemo na cestah Kaira



Seatov 133 je avtomobil protislavij. Nastal je z mislijo, da bo poceni, tržili pa so ga z glamuroznim Bondovim dekletom. Ni prenesel španske vročine, a je še danes viden na cestah v Egiptu. V njem se je voziti naučila cela generacija Špank in Špancev.

Aljaž Potočnik

Španska avtomobilska industrija je zares zaživela šele v drugi polovici prejšnjega stoletja. Razlogov za to je bilo več, večinoma pa so se vrteli okoli pomanjkanja surovin, šibke kupne moči in posledic obeh svetovnih vojn, v katerih Španija ni sodelovala, a je čutila posledice, ter državljanske vojne. Proizvodnja avtomobilov je bila večinoma omejena na bolj butične luksuzne projekte. Kljub omejeni proizvodnji se je tudi v Španiji delo zelo dobro.

Slaven je zlasti švicarsko-španski izdelovalec luksuznih avtomobilov Hispano-Suiza, ki je pričel delovati leta 1904. Žal se je v času španske državljanske vojne podjetje razkotalo. Najprej so ga podpržavili republikanci, nato so francoski del odtrgali Francozi. Iz njegovih španskih ostankov se je po zmagi fašistov v času Francove diktature v javno-zasebnem partnerstvu med španskim industrijskim holdingom, zasebnimi bankami in Fiatom razvil Seat. Ta je zaživel leta 1950, resnejši vzpon podjetja pa se je začel šele v 60. letih,

ko je Španija uvedla serijo ukrepov za zagon domače industrije. Tudi omejevanje uvoza tujih avtomobilov. Sredi sedemdesetih so se obeti za domačo avtomobilsko industrijo zopet spreminjali. Naftna kriza je prizadela Evropo. Zelo močno tudi Španijo. Kot rešitev za težke čase so si pri Seatu zamislili avtomobil 133.

Boljši od 126, a slabši od 127

Glavno vodilo pri razvoju in izdelavi 133 je bilo, da mora biti poceni. Posledično je avtomobil podedoval šasijo

120 km/h

JE BILA najvišja hitrost seata 133, povprečna poraba pa 7 litrov.

in motor upokojenega Seatovega modela 850 oziroma Fiatovega 850. Tehtal je 690 kilogramov, dolg je bil 345 centimetrov, širok 140 centimetrov in visok 133 centimetrov. Medosna razdalja je bila dva metra. Stal je vsega 100.710 pezet, kar ob upoštevanju inflacije in konverzije v evro nanese na okoli 9600 evrov.

Avto so javnosti prvič predstavili leta 1974 na avtomobilskem sejmu v Barceloni, kjer je naletel na dokaj topel sprejem. Za promocijo poceni avtomobila pa so v primeru dokaj zmedenega javnega komuniciranja najeli Bondovo dekle Ursulo Andress iz filma *Dr. No*. Kako gresta Bond in poceni skupaj, ni jasno, a pustimo

to. Britanski novinar Ian Fraser je za revijo *Car Magazine* iz Barcelone poročal: »Gre za resen avtomobil. Z lahkoto prekaša manjšega, počasnejšega, glasnejšega in manj udobnega Fiatovega 126, ni pa tako dober kot 127.« Navdušila ga je tudi prostornost avtomobila. »Kakovost vožnje je bila konkretno boljša od minija, Fiatovega 126 in (Hillmanovega, op. p.) imapa, a daleč od (Citroënovoga, op. p.) amija ali diane,« je še dodal. Hkrati pa je šlo za koncept avtomobila, ki je postajal zastarel. Avto je imel motor zadaj in pogon na zadnja kolesa. Glavni prtljažnik se je nahajal spredaj. Podedovani 4-valjnik s prostornino 0,84 litra je imel 34 konjskih moči (25 kW) in navor 54 Nm pri 3200 obratih. Najvišjo hitrost je dosegel pri 120 km/h, povprečna poraba pa je znašala 7 litrov na 100 kilometrov. Da je bil avtomobil izdelan za tiste, ki jih je skrbelo stanje v žepu, kaže tudi podatek o kompresijskem razmerju motorja 8:1. Posledično je tekel tudi s siromašnim 85-oktanskim bencinom. Slednji je bil tedaj v

Gre za resen avtomobil. Z lahkoto prekaša manjšega, počasnejšega, glasnejšega in manj udobnega Fiatovega 126, ni pa tako dober kot 127. Kakovost vožnje je bila konkretno boljša od minija, Fiatovega 126 in (Hillmanovega, op. p.) imapa, a daleč od (Citroënovoga, op. p.) amija ali diane.

Ian Fraser, novinar

Španiji še v uporabi, medtem ko se je v mnogih drugih evropskih državah najnižja oktanska vrednost goriva že prestavila višje.

V Nemčiji navdušeni nad zadnjim pogonom

Prodaja avtomobila je v Španiji sprva obetala, a je zanimanje pričelo trpeti, ko je avto dobil sloves pogostega pregrevanja. Zaradi nizke cene so ga pograbile zlasti avto šole in danes velja, da se je v 133 voziti naučila cela generacija Špancev in Špank. Pod Fiatovo značko so ga poskušali prodajati v tujini, a je kljub nizki ceni na razvitejših evropskih trgih naletel na odpor. Zlasti Britanci so raje kupovali zmogljivejšega 127, je pa v Nemčiji našel zvest krog navdušencev nad avtomobili z zadnjim pogonom. Več sreče je imel avto v Argentini, kjer so ga z določeni spremembami pod Fiatovo značko sestavljali od leta 1977 do 1981. Največji pečat pa je 133 pustil po zaslugi dogovora med Seatom in Egiptom. Z letom 1978 so iz Seatove tovarne v Barceloni v Egipt pričeli izvažati komplete za sestavo modela 133. Egipčani so se s poslom lahko pohvalili z uvrstitvijo v krog držav proizvajalk avtomobilov. Avtomobile, ki so nosili ime nasr 133, so izdelovali za domači trg in izvoz v Irak. Čeprav avto ni postal prodajalni prvak niti v Egiptu, je modele 133 še danes možno zaslediti na cestah te države. Avtomobil je krog navdušencev našel tudi v vrstah finskih ljudskih dirkačev relicross tekmovanja *jokamiehenluokka*, kar bi lahko prevedli v kategorijo za slehernike. Tam se velik delež voznikov vsaj enkrat preizkusi za volanom 133. ✕

→ delovanje Zastave s Fiatom. »To je bil čas, ko se je začela proizvodnja fičkov, avtomobilov, ki so državo postavili na kolesa,« pravi Pogačar. Kasneje so se pojavili novi modeli (1300, 101 ali stoenka in yugo), poleg tega se je avtomobilska industrija zaradi nuje in želje po lovljenju standarda izrazito razširila. Zagotavljal je veliko delovnih mest. S perifernimi industrijami (plastika, gume, steklo, pločevina, razni sestavni deli) pa je bil pomen še širši. »Ne glede na to, da se je na avtomobile pregovorno čakalo zelo dolgo, so prav avtomobili pomembno prispevali k razvoju cestne infrastrukture ter nenazadnje tudi turizma,« še pojasnjuje Pogačar. »Avtomobilska industrija je bila del industrijskega in modernizacijskega projekta in nenazadnje gospodarskega sistema, ki je težavam navkljub zagotavljal delovna mesta in tudi prispeval k integraciji družbenega in delovnega življenja. Mnoge tovarne so imele svoje vrtce, družabne dogodke, ponujale so možnost za kulturno udejstvovanje, kar pomeni, da je bilo delo pomembno vpeto v širše družbene procese in ne samo targetirano usmerjeno na norme, kar pa je bil tudi del procesa.«

Pogačar pa dodaja, da je prav v fičku hkrati možno videti tudi lok razvoja in propada države. »Če je bil sredi 50. let fičo tisti avto, ki je motoriziral državo, je bil ob koncu proizvodnje pretežno kup rjave pločevine in tarča posmeha. Avtomobilska industrija se tako v širšem pogledu kaže v dvojnosti – po eni strani orodje industrializacije in uspeha socialistične Jugoslavije, proti koncu pa tudi njena karikatura, kar je spet treba gledati v kontekstu širših političnih in gospodarskih težav, s katerimi se je soočala Jugoslavija, in zlasti spremenjenih geopolitičnih razmer, povezanih s koncem socializma ter prehodom v fazo intenzivne periferalizacije vse bolj podizvajalske industrije.« ✕



Glavno vodilo pri razvoju in izdelavi 133 je bilo, da mora biti poceni. Dolg je bil 345 centimetrov, medosna razdalja je bila dva metra. Stal je vsega 100.710 pezet, kar ob upoštevanju inflacije in konverzije v evro nanese na okoli 9600 evrov. ▶ youtube