

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Diana Calarco
* Gianmarco Barzan
* Paolo Pauletta
* Simone Stolfa
* Giovanni Valenti

redazione@motorage.it
press@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
promo@motorage.it
* Giuseppe Marino
staff@motorage.it

Marketing

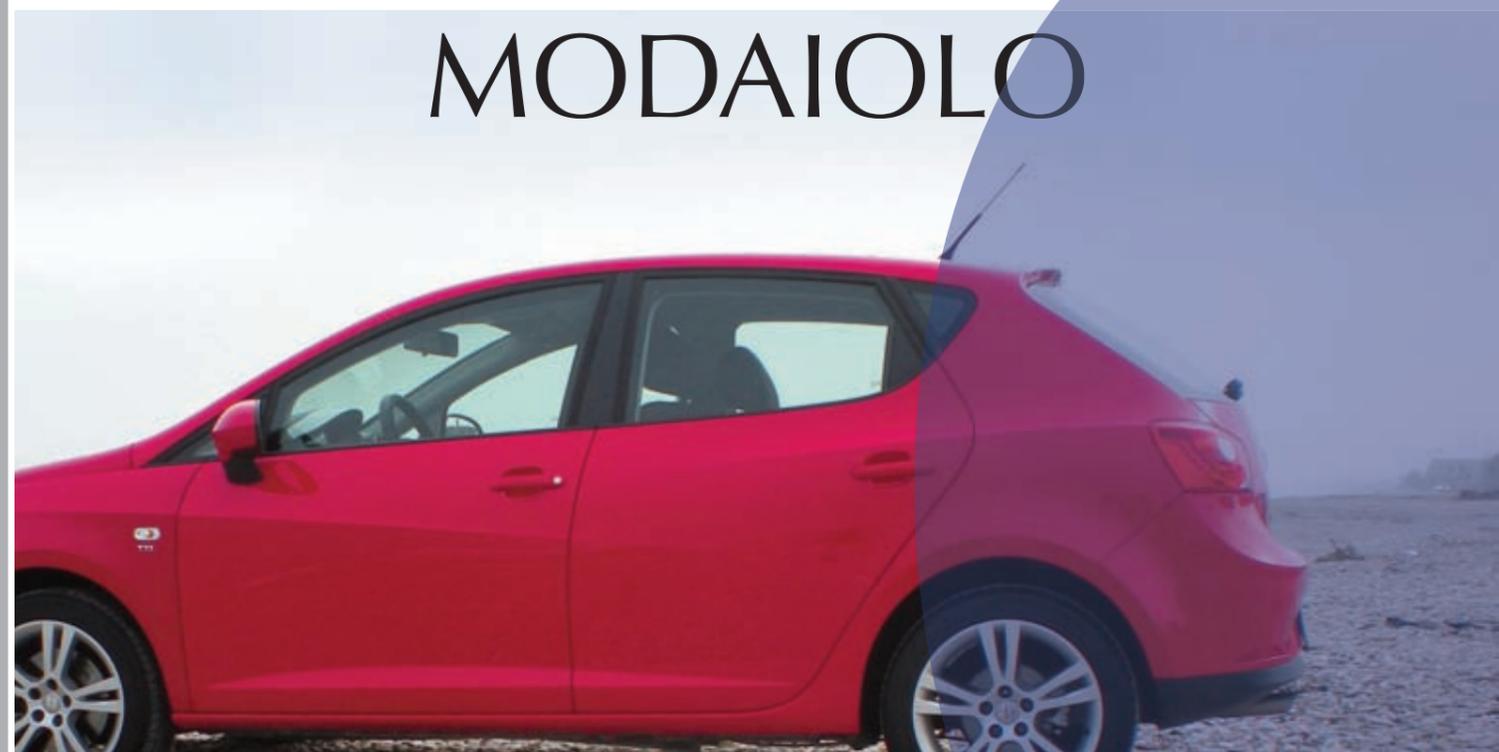
* Anna Arriva
marketing@motorage.it

PR

* Luca Sorci
* Milena Ballotta
pr@motorage.it

TEST DRIVE

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

SEAT IBIZA 1.9 TDI Sport**FUOCO
MODAIOLO**

La best-seller Seat di quarta generazione vuole intrigare gli animi giovani. La Sport TDI da 105 CV è sempre tra le versioni favorite in quanto a rapporto appeal-prestazioni-costi. Senza voler infastidire la nuova FR. Questione anche di dotazioni mirate.



La quarta generazione della best-seller Seat sfrutta al massimo la filosofia trendy a cui si è legato il Marchio. Senza eccessi ha definito la linea, che su una sagoma a due volumi dalle proporzioni piuttosto tradizionali, riesce a mostrare tratti distintivi del carattere.

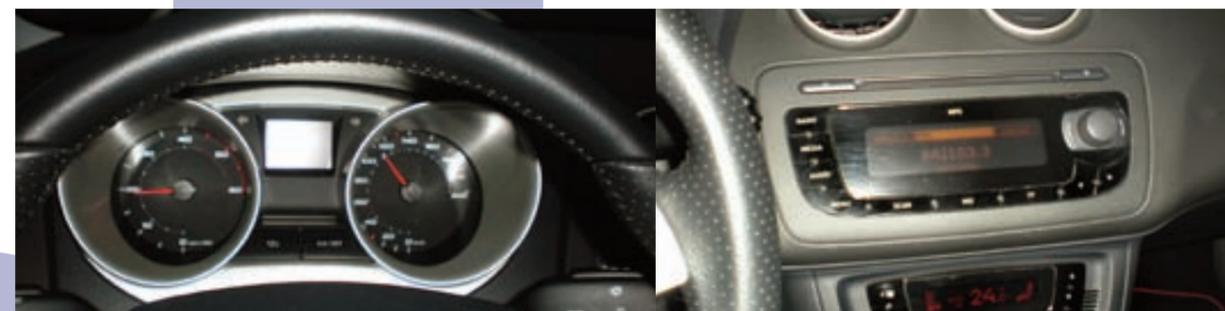
Un segno tipico arriva per esempio dalla triplice nervatura delle fiancate, con un gioco ottico grintoso. Lo avevano in qualche modo anticipato con la Bocanegra, ed era piaciuto.

Sui fari hanno lavorato sodo per dargli la forma da occhi appuntiti a completare quell'effetto "frontale a freccia" che va a sfociare nella presa d'aria centrale. Un effetto che giustifica la definizione da parte della Casa di Arrow Design. Un leit-motivo ormai caro alla nuova produzione. In tali forme c'è lo zampino di Luc Donckerwolke, ex "prima matita" di Lamborghini.

PASSO LUNGO - La taglia cresciuta rispetto al precedente modello non solo ha portato la lunghezza a 4.052 mm, ma si avvale soprattutto di fianchi larghi e appoggio a terra ampio per via delle carreggiate di 1.465 e 1.457 mm., nonché il passo (+7 mm) che raggiunge 2.469 mm.

A ME GLI OCCHI - Quando sali nell'abitacolo noti il taglio della plancia, rivolta verso chi sta al volante, e la strumentazione con la carenatura a binocolo degli indicatori divergente. Effetto strabismo ricercato per allontanare la banalità.

Lo schiumato morbido e le plastiche fanno percepire un concetto costruttivo solido in cui rientrano i vari comandi secondari il cui look ricorda la familiarità con il Gruppo Volkswagen.



Il legame parte comunque da sottopelle, visto che l'attuale Ibiza è il modello che ha portato al debutto la nuova piattaforma Volkswagen per il segmento B, base anche per la nuova Polo. Le sospensioni insistono sul mix McPherson davanti e ruote interconnesse dietro, ma con altro studio della struttura.

Gli studi virtuali indicano una piattaforma leggera ma irrigidita, oltre che economicamente più utile da produrre. Di fatto, abbiamo da mettere in conto il raggiungimento delle 5 stelle EuroNCAP, mentre fa ben sperare (in ottica ambientale) la riciclabilità fino al 95%.

Nella composizione della gamma, al momento a fare la star è il diesel 1.9 TDI da 105 cavalli con filtro DPF, oggetto del nostro test. La potenza del sempreverde 1.9 TDI a iniettore pompa, è affiancata da una coppia di 240 Nm a 1900 giri. Quindi il più prestante prima dell'arrivo di FR.

A bordo si entra a stretto contatto con la formula scelta per il livello dell'allestimento, che in questo caso è definito Sport. Allestimento che diciamo comprende molto ma tralascia alcune dotazioni plus da prendere eventualmente a parte.

FEELING SPORT - La postazione di guida bassa induce all'idea di un assetto piuttosto sportivo. Se però si alza tutto, si può viaggiare anche in posizione panoramica, ma è una forzatura, oltre a diventare alquanto scomodo. Le imbottiture di questi sedili rivolti alle Sport sono comunque

sostanziosi, e tengono bene anche le cosce degli spilungoni, e il volante si fa regolare anche in profondità. Segno positivo sull'abitabilità, e sostanzialmente nella media il volume del bagagliaio in configurazione standard con i suoi 292 litri, mentre il punto debole è nella modularità del vano. Se non altro perché i sedili posteriori sono sì frazionati e indipendenti, ma si reclinano solo parzialmente, restando in posizione obliqua a ridosso degli schienali anteriori, anche levando di torno i poggiatesta. Niente possibilità di ottenere un pianale allungato e piatto, dunque. La Ibiza non è l'unico caso, ma se si vuole stare tra le "best" del settore, oggi servono soluzioni più versatili.

Comandi, pulsanti e tasti sono ben distribuiti, e intuitivi se si fa eccezione per il secondo gruppo satellite a sinistra del piantone, che per non infastidire giustamente chi guida, è stato collocato basso. Bisogna cercarlo, abituarci, e poi ci si dialoga meglio per interagire con l'impianto radio. A proposito di audio, nel pannello davanti al cambio vi si trova lo sportellino per la presa esterna AUX; bene, ma con riserva per un'osservazione, perché cominciamo a comprendere sempre meno la scelta di alcuni costruttori di infilare l'attacco AUX e dimenticarsi dell'USB, che invece è diventato più fruibile, si direbbe "cool", specie in veicoli per la New Generation.

Nello steso pannello troviamo comunque anche i tasti per disattivare l'airbag passeggero e l'ESP.



PREZZI DI LISTINO

Ibiza 1.9 TDI Style 17.400 Euro

Ibiza 1.9 TDI Sport 18.200 Euro

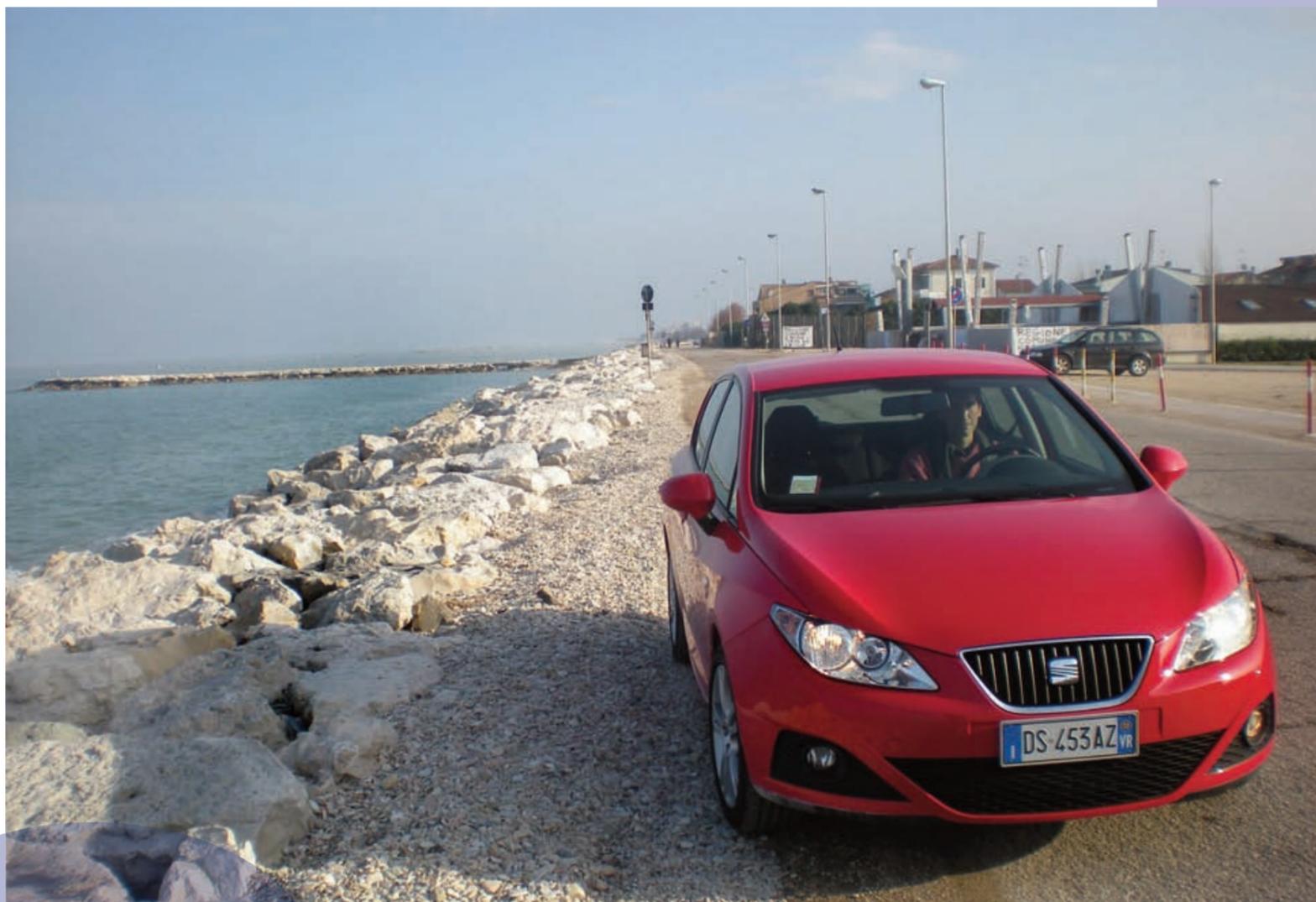


PUNTO VISTA – Nella guida la visibilità è adeguata, con l'unico neo nella vista di tre quarti posteriore. E qui i sensori di manovra non ci sono, almeno di serie.

Il montante posteriore ha dato alla linea un taglio dinamico, ma con la superficie vetrata che va a scendere, l'angolo cieco si nota. Occhio quindi per il paraurti posteriore un po' sporgente. Di fatto, il buon raggio di sterzata permette di manovrare bene anche nello stretto. Lo sterzo elettro-idraulico è un buon alleato: non dà segni di virtualità e ha buona precisione.

TRENDY PER PASSIONE - L'impostazione dell'assetto e l'impronta a terra fanno notare i risultati ottenuti nelle qualità stradali sia per la manovrabilità, sia nell'agilità aumentando l'andatura. Chassis agile, è fuori dubbio per una media compatta classe B, aiutato da uno sterzo piuttosto diretto.

Traiettorie rapide, compattezza in curva con poca tendenza a coricarsi sulle ruote esterne, riescono però a soffocare reazioni nervose da parte dell'assetto, il che, con fare prevedibile ha reso nel corso delle prove assai limitato l'intervento del controllo elettronico della stabilità; per sentirlo si è dovuto proprio esagerare. Anzi, in alcune curve strette in discesa con qualche buca e fondo sporco, c'è stato qualche attimo di bloccaggio ruote in frenata che potrebbe essere stato più controllato, ma parliamo di condizioni abbastanza estreme e ricercate.



La tecnica di Ibiza 1.9 TDI Sport

MOTORE

4 cilindri - 2 valvole cilindro – turbodiesel intercooler
Cilindrata (cc) 1896
Alesaggio/corsa (mm) 79.5/95.5
Rapporto di compressione 19
Potenza massima kW/CV/a giri min.
77/105/4000
Coppia massima (Nm a giri/min.) 240/1900
Alimentazione Iniezione elettronica integrale con iniettore-pompa Iniezione diretta
Depurazione gas di scarico EU4
Alternatore (A) 70/90/110/120
Batteria (Ah/A) 61/72

PRESTAZIONI

Velocità max (km/h) 181
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 10.6
Accelerazione 0 - 1000 m (sec) 32.6
Ripresa 40 – 100 km/h (sec) 12

CONSUMI

Ciclo urbano (l/100 km) 6.0
Ciclo extraurbano (l/100 km) 3.7
Ciclo combinato (l/100 km) 4.5
Emissioni CO2 (g/km) 119

TRASMISSIONE

Cambio Manuale a 5 rapporti
Freni anteriore/posteriore Disco autoventilato/disco

RUOTE

Cerchi 16" Pneumatici 215/45 R16 – (opt. 17" 215/40 R17)

PESI

In ordine di marcia (kg) 1200
Massa rimorchiabile max (kg) 1200
Carrozzeria 5 porte
Lunghezza/larghezza/altezza (mm)
4052/1693/1445
Passo (mm) 2469
Carreggiata ant./post. (mm) 1465/1457

SOSPENSIONI

-Anteriori
Ruote indipendenti tipo Mc Pherson 2ª generazione, barra stabilizzatrice
-Posteriori
Retrotreno stabilizzante

STERZO

Servosterzo elettroidraulico

VOLUME VANO BAGAGLI

(litri) 292

CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE

(litri) 45

GARANZIA E MANUTENZIONE

24 mesi senza limiti di percorrenza
Servizio Assistenza Mobilità Euro 2 anni (espandibile in opzione fino a 5 anni)
Info: <http://www.seat-italia.it>

Le versioni Sport hanno anche una taratura di sospensioni più dura, con un assetto più piatto rispetto alle altre, e i vantaggi in scorrevolezza pagano un po' dazio proprio sullo sconnesso.

Inoltre serve dire che proprio il gusto di scioltezza e forza vengono messe in risalto dal motore diesel da 105 cavalli e dalla sua curva di coppia ben più generosa rispetto al pari potenza a benzina. Il vantaggio vale in ogni frangente, tantopiù se si ha a che fare con saliscendi e percorsi collinari o montuosi. Magari nelle curve strette il maggior peso che grava sull'avantreno toglie qualcosa alla pulizia nella guida, specie in frenata. Alla stabilità e anche alla forza estetica, contribuiscono invece i pneumatici, che per la Sport sono dei grintosi 215/45 R16

POCA SETE – Veloce e progressiva nei tragitti in campo lungo, si replicano le buone caratteristiche del sciolto cambio manuale, con 5 marce. Ecco, una sesta ci staebbe bene. Giusto per gusto. Perché dal lato efficienza si resta soddisfatti. Consumi piacevolmente contenuti, considerando le svariate condizioni di marcia in cui abbiamo provato la nuova Seat Ibiza. Complessivamente, l'ultimo rifornimento ha chiesto 40 litri dopo aver superato la soglia dei 700 km tra percorsi urbani, collinari, montuosi e autostradali. Ben oltre l'apprezzabile, dunque.



EQUIPAGGIAMENTI

Riferendosi alla Ibiza in allestimento Sport; l'equipaggiamento di serie trova dotazioni anche mirate.
Antifurto; Lettering "TDI" sulla fiancata (lettera I in rosso per motore 105 HP); Maniglie porte;
Paraurti;
Spoiler in colore carrozzeria;
Terminale di scarico a vista;
Griglia frontale a nido d'ape;
Poggiatesta posteriori regolabili in altezza (3);
Sedili anteriori sportivi;
Sedile guida e passeggero regolabile in altezza;
Sedili posteriori ribaltabili separatamente (40/60); Volante e cuffia cambio in pelle;
6 Altoparlanti;
Climatizzatore manuale;
Autoradio CD MP3 + Aux In + Joystick comandi; Computer di bordo;
Indicatore della temperatura esterna;
Interruttore TCS/ESP;
Regolatore di velocità;
Fari fendinebbia con funzione cornering;
Airbag ant. e laterali ant. (testa e torace);
Disattivazione airbag passeggero; ESP + EBA + indicatore pressione pneumatici + Hill Hold; Sistema di ancoraggio ISOFIX;
Cerchi in lega 16" + pneumatici 215/45.

MULTI GLI OPZIONALI INTERESSANTI

Peccato solo che la presa USB si debba pagare a parte; senza o con bluetooth. Da citare poi la disponibilità di:
Sensore parcheggio posteriore e Sensore pioggia; Retrovisori richiudibili in posizione parcheggio; Cassetto sotto sedili anteriori;
Pacchetto fumatori;
Rete nel bagagliaio;
Sedili anteriori riscaldabili;
Tetto apribile o manuale o elettricamente;
Climatronic (se si vuole il climatizzatore di tipo automatico invece del manuale di serie);
Predisposizione navigatore;
Fari anteriori bi-xenon.