



[PDF SCARICABILE](#)

La formula del piccolo diventa più forte.

Cilindrata ridotta, turbo a iniezione diretta e grandi capacità. Quasi una sorpresa le prestazioni ottenute, complice un cambio meraviglioso.

Il concetto del “downsizing” sembra ormai un’opera pia per le auto a grande distribuzione. Se alla cilindrata contenuta si associa una sovralimentazione fine e tecnologie adeguate, il risultato va oltre alle attese. La magia si esalta quando si ha a che fare con un’auto ben assemblata, accuratamente allestita, e magari con un design che ha la sua personalità piacente, se non accattivante.

E’ il caso, ad esempio della Seat Ibiza TSI 5 porte del nostro Test Drive, che va non solo alla ricerca del miglior rendimento, ma anche della piacevolezza di guida e di uno stile che senza elucubrazioni avveniristiche riesce a esprimere nella sostanza un bel caratterino.

Combinazione con plus - Su questa filosofia la Seat Ibiza 1.2 TSI da 105 CV (che ha sostituito l’1.6 realizzando la medesima potenza e un miglioramento di prestazioni) la versione a cinque porte della nostra prova esalta lo status dell’ultima generazione Ibiza. Questo grazie anche alla presenza del cambio a doppia frizione DSG a 7 marce, con funzioni Sport e sequenziale, capaci di mutare il volto alla caparbità della versione in oggetto.



Forme calibrate - La carrozzeria porta in giro un'intonazione dinamica, seguendo il family feeling del brand. Le proporzioni compatte riescono comunque a ottenere spazio senza sacrificare nessuno, e anche per i bagagli (vedi scheda tec) c'è posto per trasportare un bel cane di media taglia o i bagagli di viaggio. La carta di identità caratteriale inizia come ovvio dal muso, tondeggiante, con i parafranghi accentuati, ma ci pare caratterizzante pure la zona posteriore compresi i gruppi ottici e il lunotto inclinato.

Sobri dentro - Non sono certo il design o l'inventiva a dettare le regole a bordo, ma l'impressione di accuratezza che si ha nell'abitacolo, sopra le righe della media in questa categoria di auto, anche riguardo al comfort. La parte centrale della plancia è orientata verso il pilota, accentuando la sportività. Lo stesso vale per i sedili, poco scenografici ma comodi.



Il sedile, registrabile in varie posizioni e in abbinamento al volante regolabile anche in profondità, consente di trovare la posizione adeguata. Migliorabile è invece la modulabilità dei sedili posteriori, macchinosa nel ribaltamento delle sedute e poco utile se non si completa l'operazione, anche per gli schienali.

7 rapporti diretti al cuore - Il cambio DSG, al quale non è abbinato il sistema Start/Stop, alza leggermente i valori di consumo rispetto alla versione con cambio manuale, ma l'auto mantiene comunque dati di consumo più che degni.

Il motore turbo a iniezione diretta 1.2 TSI trova del resto il suo partner magnificante nel cambio DSG a 7 rapporti. Pronto a rispondere sin dai regimi inferiori, il 1.2 TSI mostra una sorprendente flessibilità per la cilindrata. L'erogazione della potenza è decisa e lineare anche usando la posizione Drive, fino a oltrepassare la soglia dei 5000 giri quando comincia ad avvertirsi un leggero calo, ma non è certo una condizione consueta considerato quanto si ha già prima in progressività. Questa trasmissione DSG a doppia frizione è, come abbiamo già appurato in altri test drive, è una chicca comoda e divertente da utilizzare mediante il comando nel tunnel centrale. Niente levette al volante, ma non ne abbiamo sentito la mancanza. Per dare un rapporto concreto, si ha un 1200 cc che va come un 1800.

Spostando la leva in posizione Sport la cambiata resta automatica, ma si alza il livello delle performance per la differente e più aggressiva rapportatura al cambio. Quasi quanto si ottiene nell'uso manuale-sequenziale, che ha di suo il vantaggio di mantenere la marcia scelta per una guida ancora più baldanzosa.



La tenuta di strada riesce a tenere sostanzialmente il passo delle prestazioni. Ciò che si può notare lungo i percorsi sinuosi fatti di curve, è che se si spinge un po' si crea un discreto sottosterzo, che nel caso si continui a spingere sull'acceleratore, si trasforma in sovrasterzo, meglio controllabile col gas, visto che al volante il servosterzo diventa piuttosto sensibile.

Comunque, anche a velocità allegre l'ingresso in curva segue con notevole sicurezza la traiettoria, grazie anche al buon equilibrio dell'auto.

Valutazioni e guida all'acquisto

Come si era evidenziato in una precedente prova della ST 1.2 TDI CR, la più compatta Seat Ibiza TSI 5p si avvantaggia parecchio dei livelli costruttivi tedeschi, il che la mette a suo

agio anche tra i livelli di qualità alti del suo segmento. Rispetto alla 1.2 aspirata da 70 CV, la TSI con cambio DSG richiede un'aggiunta di 2.750 euro, ma con un livello di godibilità alla guida decisamente superiore. In effetti è nella gamma Ibiza la versione più potente e prestazionale, a parte le sportive FR (per le quali il gruppo VW sta rivalutando le condizioni per la vendita).

Date per buono le dotazioni di sicurezza e comfort principali, di un discreto impianto audio con presa Aux-in e joystick sul piantone sterzo per comandare la radio, il Drive Pack (fendinebbia, regolatore velocità a retrovisori riscaldabili/ripiegabili elettricamente) nonché di un efficace display a centro cruscotto per le info di bordo, restano debolici gli equipaggiamenti secondari. Tra questi citiamo il navigatore satellitare+Bluetooth, comprensivo di presa USB e due altoparlanti aggiuntivi, per cui si richiede un plus di 430 euro. Oppure optional del Tech Pack per avere sensori pioggia, accensione automatica fari con coming home e sensori parcheggio posteriori (adottato sulla versione del test) che richiede 360 euro.

PREZZI Seat Ibiza 1.2 TSI 5 porte

Ibiza 1.2 TSI DSG 5p Style 16.650 Euro

Garanzia e Manutenzione

24 mesi senza limiti di percorrenza

Estensioni Garanzia: 1 anno o 60.000 km (200 Euro), 1 anno o 90.000 km (290 Euro), 2 anni oppure 80.000 km (260 Euro), 2 anni oppure 120.000 km (480 Euro).

Info: <http://www.seat-italia.it>

SCHEMA TECNICA SEAT IBIZA 1.2 TSI DSG 5p

Motore 4 cilindri - Benzina, iniezione diretta, turbo, 8v - Euro 5

Cilindrata (cc) 1.197

Potenza massima kW/CV/a giri min. 77 kW / 105 CV a 5.000 giri

Coppia massima (Nm a giri/min.) 175 Nm a 1.550-4.100

Prestazioni rilevate

Velocità max (km/h) 191

Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 9,7

Accelerazione 0 - 1000 m (sec) 31,4

Ripresa 80/120 km/h nel rapporto più lungo 12,6

Consumi (dichiarati 7,0/4,4/5,3)

Ciclo urbano (l/100 km) 8

Ciclo extraurbano (l/100 km) 5

Ciclo combinato (l/100 km) 6,3

Emissioni CO2 (g/km) media 124

Trasmissione al suolo

Trazione Anteriore, controllo elettronico stabilità ESP
Cambio automatico+sequenziale doppia frizione a 7 rapporti
Freni anteriori/posteriori Dischi autoventilanti (Ø256) / dischi (Ø200)
Ruote 16" pneumatici 215/45 R16 - (optional: 215/45 R16)
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti schema McPherson, molle elicoidali, barra antirollio; posteriori ad asse semirigido, molle elicoidali
Sterzo con servoassistenza elettroidraulica
Pesi e Misure
In ordine di marcia (kg) 1.115
Carrozzeria 5 porte, 5 posti
Lunghezza/larghezza/altezza (mm) 4.052/1.693/1.445
Passo (mm) 2.469
carreggiata anteriore 1.465/ mm; carreggiata posteriore 1.457 mm
Volume vano bagagli min. (litri) 292
Capacità serbatoio carburante (litri) 45

I Pregi - Un cambio DSG eccellente, capace di cambiare la vita □ Flessibilità e livello prestazioni in rapporto alla cilindrata
Media consumi discreta
Rapporto qualità costruttiva/prezzo □ Comfort globale □ Ottimo sterzo

I Nei □ - Equipaggiamenti secondari, ma importanti, da pagare a parte □ Modulabilità sedili posteriori macchinosa □ Agli interni manca un po di caratterizzazione Emissioni di CO2 da migliorare

Fabrizio Romano

Photogallery





