



Seat Ibiza Cupra

Peledor callejero

Prueba | Cada Seat está disponible en un par de sabores. Así hay las versiones económicas "Ecomotive" y las versiones con pinta de deportivo "FR". Las versiones 'Cupra' son más que la pinta deportiva, porque convierten cada modelo en un verdadero deportivo. Llegó la hora: el nuevo Ibiza está ahora también disponible como Cupra. ¿Sabe convencer el nuevo modelo como 'tope'?

La mirada en el horizonte y el acelerador apretado al piso. Antes era así de fácil. El Ibiza Cupra era una versión deportiva sin compromisos, así que mientras más rápido mejor. Para la apariencia también valía: mientras más extravagante, mejor.

El aspecto exterior

El nuevo Cupra es diferente. En comparación con las anteriores generaciones, su carácter es más modesto. Su diseño ha sido adaptado con una parrilla única, tomas extra de aire, faros LED/xenon y retrovisores con casco negro.

Por la parte trasera el Cupra se distingue con el escape grande en posición central y el parachoques adaptado. Los logos "Ibiza" son reemplazados por logos "Cupra" y llantas de aleación de 17 pulgadas son estándares. Gracias a estas adaptaciones el coche de prueba es claramente el modelo tope de la gama Ibiza, pero en comparación con deportivos de otras marcas, el Seat más bravo es sumamente modesto.



Los cambios en el interior son aún menores. Encontramos asientos deportivos con un bonito tapizado en blanco y negro. Los asientos ofrecen más apoyo lateral que los asientos normales, pero no son de ninguna manera asientos deportivos. Como en el Ibiza normal, el espacio delantero es promedio. El espacio para las piernas atrás es limitado.

La agrupación de instrumentos en el salpicadero ha

sido adaptada. El velocímetro marca hasta un muy optimista 260 km/h. El volante es de forma semi cuadrada, pero para un coche deportivo es un número demasiado grande. Algunos logos "Cupra" en los lugares acertados terminan el tono deportivo. Lamentablemente no es suficiente: falta una dosis de valor y/u originalidad. Los habitantes simplemente no tienen la idea de encontrarse en un coche especial.



Se nota de inmediato que el Cupra es la versión máxima del Ibiza. Casi todo el equipamiento que es opcional en los Ibiza comunes y corrientes, es estándar en el Cupra. Solamente hay que pagar extra para un sistema de navegación. No se trata de un sistema completamente integrado, sino de un aparato suelto que es colocado en un especie de enchufe sobre el salpicadero, al igual que en el Seat más básico: el Mii.

La ventaja de esto sobre un sistema suelto, es que el ejemplar de Seat da sus instrucciones habladas sobre los altoparlantes del coche. Además, la pantalla funciona como ordenador muy extensivo y reproductor de música MP3. Sin embargo, el utensilio tiene la imagen de 'solución para bajar presupuesto' y eso no le queda a un coche como éste.



Comportamiento en camino

El nuevo Ibiza Cupra no solamente se ve más amansado que sus predecesores; su carácter también se ha vuelto más tolerante. Ésto se nota especialmente en su comportamiento en camino. El chasis es más bajo, para disminuir las inclinaciones y bajar el punto de gravedad. Los amortiguadores y resortes son ajustados de forma más rígida, pero no de tal forma que el coche sea inservible en el tránsito de cada día.

La dirección es ligera y el juego alrededor de la posición central del volante es demasiado grande para un coche como éste. En este tipo de vehículo el más mínimo movimiento del volante debería tener un efecto inmediato. Además, el conductor tendría que sentir a través del volante lo que está pasando debajo de las ruedas delanteras. Ése no es el caso. Los neumáticos ni siquiera chillan en curvas tomadas con demasiada velocidad, por lo cual cualquier forma de realimentación está ausente.



El arma secreta del Ibiza Cupra es su traba electrónica con el nombre "XDS". Ésta se encarga de que la fuerza del motor sea dividida con variación entre las dos ruedas delanteras. En una curva la rueda interior no necesita la misma fuerza que la rueda exterior. Dividiendo de forma óptima las fuerzas, se evita subviraje (el deslizar sobre las ruedas delanteras) y es notorio que los límites del coche están más lejos.



Hay que tomar en cuenta que XDS es solamente activo cuando el conductor apreta el acelerador. Si en la mitad de la curva sueltas el acelerador, el coche puede reaccionar de forma no esperada. Conductores experimentados pueden emplear este fenómeno para crear sobreviraje; conductores con poca experiencia pueden asustarse bastante.

Para el conductor que quiere exigir su Cupra al máximo. Seat provee discos y zapatos de freno extra

grandes de "AP Racing". Éstos pueden ser bien útiles en las montañas, porque durante la prueba los frenos se cansaron notablemente (menos agarre y sensación 'esponja' en el pedal).

Motor

El corazón del Ibiza Cupra está formado por un motor a gasolina de 1.4 litros, que rinde 180 cv y 250 Nm. Gracias a la asistencia de un "supercharger" como turbo, ésta fuente de poder es buena en todo. El 'supercharger' asiste al motor en revoluciones bajas, así que el Cupra es rápido y de buena voluntad desde el primer momento. El turbo da extra pujanza en revoluciones altas. Además, en revoluciones altas, el sonido del escape produce el sonido asociado con un coche como éste.



Al mismo tiempo el consumo es bajo. Seat promete un promedio de 5.9 litros por 100 kms. Con un estilo de conducción calmado es posible acercarse a este

consumo. Seat se distingue de forma positiva (junto con los compañeros de establo Audi y Volkswagen que emplean la misma tecnología). De todos los motores pequeños y fuertes, el TSI 1.4 ofrece la mejor combinación de fuerza y eficacia, no solamente en teoría sino también en la práctica.

DSG

El Ibiza Cupra tiene aún un arma más para combinar un rendimiento máximo con un consumo bajo: una caja "DSG". Técnicamente ésta consiste de dos cajas: una para las velocidades pares y una para las impares. Cuando una caja está transmitiendo la fuerza del motor a las ruedas, la otra ya tiene preparada la siguiente velocidad. El efecto es que el Ibiza Cupra DSG cambia de marcha más rápido que el mejor piloto.

La caja automática DSG también está disponible en el Ibiza regular. Sin embargo, para el Cupra han adaptado el software de tal manera que el coche reacciona más rápido al acelerador. Éste no se nota desde el primer momento, por lo que el pedal tiene demasiado juego. Al principio parece que el Cupra vacila para avanzar. En tráfico congestionado cuesta adaptarse a este fenómeno.



Pero cuando el conductor tenga menos precaución con el acelerador, el Ibiza Cupra lo premia con excelente rendimiento. El pique desde parado a 100 kms/h cuesta solamente 6.9 segundos. Es más rápido que la mayoría de sus competidores. Lo raro es que el Cupra demuestra esto con tanta facilidad que falta el

aspecto de agresión y show.

Donde el Cupra realmente convence es muy encima de los 100 kms por hora. En la autopista el Cupra demuestra unas aceleraciones impresionantes y este Ibiza 'traga' fácilmente enormes distancias. Es en la autopista donde este pequeño Seat es realmente grandioso.

Conclusión

Seat introduce el nuevo Ibiza Cupra. Y esa es una noticia más importante que nunca antes! Cambiaron el carácter. El Cupra es y sigue siendo el Ibiza más deportivo, pero no es un coche sin compromisos. No son adaptaciones mecánicas que hacen al Cupra más rápido que el Ibiza común, sino más que todo adaptaciones electrónicas. Para pilotos experimentados ésta es una mala noticia, pero para el conductor promedio es una buena. Ellos con más facilidad y dentro de márgenes de seguridad más amplios pueden disfrutar del más rápido Seat Ibiza. Más encima, el Ibiza Cupra es más barato en la compra y en el consumo que antes. ■



Especificaciones

Seat Ibiza Cupra 1.4 TSI Cupra

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	405 x 169 x 145 cms
Batalla	247 cms
Peso	1.259 kg
Remolque	620 kg
Remolque frenado	1.200 kg
Contenido del tanque de combustible	45 l
Maletero	292 l
Dimensiones de los neumáticos	215/40R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	1390 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	179 cv @ 6200 rpm
Par motor	250 Nm @ 2000 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	6,9 seg.
Velocidad máxima	228 kms/h
Consumo promedio	5,9 l / 100 kms
Consumo urbano	7,5 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,1 l / 100 kms
Emision CO2	139 grs/km

Precio

Precio	€ 22.302
Modelo mas barato	€ 12.950