

Seat Ibiza - Pierwsza jazda

Autor: AgaeM

Były takie lata, w których Seat prezentując coupe i roadstery stawiał na styl i charakter śródziemnomorski. Prezentowane na salonach auta wywoływały dosłownie euforię, ale gdy próbowano zebrać zamówienia, całe przedsięwzięcie okazywało się bardzo niszowe, biznesowo niewspółmierne do produkcji Ibizy cieszącej się wzięciem. Seat najwyraźniej zmienił taktykę i postawił na … Ibizę oraz na samochody, na które jest popyt - czyli na crossovery. Niebawem pojawi się kompaktowa Arona, a następnie 7-miejscowy SUV wielkości Skody Kodiaq.

Te samochody nadjadą jeszcze w tym sezonie, ale póki co, wizyta w Barcelonie i Martorell związana była z V generacją Ibizy. Na pierwszy rzut oka, można pomyśleć, że to odświeżenie. Nawet Hiszpanie pytali na ulicy czy to ‘nuevo?’.

Otóż tak nowej Ibizy dawno nie było, bowiem po raz pierwszy wykorzystano nową platformę koncernu VW – MQB A0. Jeżeli nawet nie jest lżejsza sama w sobie (nie ma już z czego odchudzać), to z pewnością sztywniejsza z powodu większej ilości wysokojakościowej stali. Konstruktorzy chwalili się doskonałym jak na tę klasę pojazdów układem jezdnym, który po raz pierwszy w Ibizie daje się regulować poprzez wybierany przez kierowcę program. Dała też o sobie znać tendencja do elektronizacji wszystkiego, co się da. Jeśli komuś przyszłoby do głowy narzekanie na wysoki poziom elektronizacji, niech pamięta, że wraz z nim pojawiły się systemy niosące wysoki poziom bezpieczeństwa, do niedawna stosowane wyłącznie w wozach luksusowych.

Wnętrze Ibizy zdecydowanie odzwierciedla wyższą jakość, a poza tym pokaźnie urosło, i to w dość zaskakujący sposób. Otóż długość auta praktycznie nie uległa zmianie, natomiast wzrosła szerokość nadwozia o blisko 9 cm oraz zwiększył się rozstaw osi o 9,5 cm (do 256 cm). Siłą rzeczy odczuliśmy większą ilość miejsca i co mnie się podobało, pedały zostały wysunięte do przodu, tak że nawet osoba o sporym wzroście nie musi podkurczać nóg siadając za kierownicę. Więcej miejsca odczuwają też pasażerowie tylnych siedzeń (zwłaszcza, gdy usiądą w trójkę. Powiększono też bagażnik, którego pojemność wzrosła o 63 litry, do 355 l. Ciekawe jak pod tym względem wymiarów wnętrza Ibiza wypadnie w porównaniu z większym Leonem?

Jeśli chodzi o jazdę, zbyt równa droga, którą się poruszaliśmy, nie pozwalała ocenić pełnych możliwości i właściwości układu jezdnego, ale jedno dało się dobrze odczuć – bardzo dobre wygłuszenie pracy silnika. Dotyczy to zarówno 3-cylindrowej jednostki 1.0-115 KM (będzie też wersja 75 i 95 KM), jak i 4-cylindrowej 1.5 o mocy 150 KM. Do tego zapowiedziano jeszcze turbodiesle 1.6-80 i 115 KM. Obie wersje, którymi jeździliśmy miały 6-biegowe przekładnie. Działają one perfekcyjnie, choć według mnie przydałby się trochę mniejszy skok wzdłużny (to samo dotyczy pedału sprzęgła). W obu modelach na 6 biegu przy prędkości 100 km/h silnik pracował z obrotami zaledwie 2000/min. To też przyczyniło się do obniżenia głośności w kabinie. Jeśli chodzi o design, tablica rozdzielcza jest czytelna i uporządkowana, aczkolwiek bardziej volkswagenowska niż ‘śródziemnomorska’. Duży dotykowy ekran w centralnym miejscu sprawia, że dziś w większości aut kokpity są podobne.

Główny stylistą Seata Alejandro Masonero jest zadowolony z uzyskanego efektu zarówno jeśli chodzi o design wnętrza jak i nadwozia. Chodziło o spokojną, ponadczasową sylwetkę, pozbawioną drażniących akcentów. Modnymi dziś elementami są ostre rysy nadwozia, zadarta do góry linia okien i oczywiście diodowe światła. Ciekawe, że zrezygnowano ze stosowanych we wcześniejszych modelach odmian nadwozia. Szef Seata Luca De Meo ograniczył ich rodzaje do ... 5-drzwiowego hatchbacka. Bez wątpienia ważne jest to, że nowa Ibiza (z klimą i sprzętem audio) ma być nieznacznie droższa od dotychczasowej.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć