

SEAT IBIZA CUPRA TDI

ya.com supermotor.com

SEAT IBIZA CUPRA TDI: POTENCIA A BAJO CONSUMO | Supermotor.com

Revista > Novedades > SEAT IBIZA CUPRA TDI: POTENCIA A BAJO CONSUMO

03/06/2004

SEAT IBIZA CUPRA TDI: POTENCIA A BAJO CONSUMO

Ya está a la venta el vehículo Diesel más potente de Seat, el Ibiza Cupra 1.9 TDI de 160 CV. Ofrece altas prestaciones con un consumo en carretera de 4,5 litros/100 km. Alta deportividad por dentro y por fuera.

Por 20.860 euros los amantes de las altas prestaciones pueden conducir el nuevo Seat Ibiza Cupra con motor TDI. Con 160 CV es el vehículo Diesel más potente de la marca española y de su segmento que en esta ocasión ha sido fabricado por la división Seat Sport.

Consigue una velocidad máxima de 220 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos y de 0 a 1.000 metros en 28,6 segundos y todo con un consumo en carretera de 4,5 litros cada 100 kilómetros. El potente modelo monta una caja de cambios de seis velocidades y sólo está disponible en carrocería de tres puertas.

Muy deportivo

La estética del nuevo Ibiza Cupra TDI se diferencia de otras versiones por su diseño agresivo y por los detalles que recuerdan a los modelos de competición. Visto de frente llama la atención la rejilla de aireación en color antracita, con lamas en la parte superior y en forma de 'nido de abeja' en la inferior. También incluye un perfil cromado que rodea el símbolo de la marca en la calandra central. En la parte trasera hay que destacar el parachoques con spoiler integrado y la salida oval del tubo de escape cromado. También incluye un spoiler superior, carcasas de los pilotos en color titanio fumé y la palabra ¿CUPRA¿ situada en el centro del portón.

Como en las carreras

Los colores negro, blanco y rojo se combinan en el habitáculo dándole un toque muy deportivo. El blanco se ha utilizado para el fondo de las esferas de los relojes del cuadro de instrumentos. También se observan detalles en rojo por ejemplo en el cosido del volante, de los asientos, reposacabezas, en la funda de la palanca de cambios y del freno de mano, en los mandos de los difusores de aireación y en la serigrafía del esquema de las marchas del pomo. Al volante también se le ha incluido una tira roja que indica el centro de la dirección. El conjunto se completa con unos asientos muy envolventes y de diseño deportivo muy acordes a las prestaciones del modelo. Además, para que por dentro no se te olvide el modelo en el que vas lleva bordado en el respaldo de los asientos delanteros el logotipo Cupra.

Completo equipamiento

El nuevo Ibiza Cupra incluye de serie llantas de aleación de 17 pulgadas, neumáticos de medida 205/40, climatizador, faros antiniebla, elevalunas eléctricos, retrovisores ajustables eléctricamente, cristales tintados, radio lector de CD con 6 altavoces, asientos tapizados en tejido de aspecto metálico, airbag para conductor y acompañante, airbags laterales, ABS, TCS (control de tracción), ESP con EBA, dirección asistida electro hidráulica, ordenador de a bordo, cinturones delanteros pirotécnicos y traseros con tres puntos de anclaje en las plazas laterales. En opción, además, se pueden incluir los siguientes elementos: Desconexión del airbag del acompañante: 55 euros

Alarma volumétrica: 240 euros

Control de velocidad de crucero: 150 euros

Sistema de navegación: 1.312 euros

Retrovisores exteriores con posición parking: 33 euros

Preinstalación de teléfono: 120 euros

Cargador de CD: 290 euros

Pinzas de freno de cuatro bombines color rojo: 1.280 euros

Pintura metalizada: 245 euros.

Km77.com

km77.com. SEAT Ibiza 3p 1.9 TDI 160 CV Cupra. Prueba (01-02-05)

precios y datos informaciones y pruebas imágenes blogs seguros área77 otras secciones
SEAT Ibiza 3p 1.9 TDI 160 CV Cupra Alfonso Herrero 01-02-05

Primera página Imágenes Mediciones Precio, ficha y equipamiento

Un deportivo rápido y de suspensiones muy duras

El SEAT Ibiza Cupra TDI cuesta 20.860 €. Con motor Diesel, no hay a la venta ningún modelo similar en tamaño y potencia. Con motor de gasolina, hay varios que son semejantes en prestaciones, aunque tengan una potencia superior; unos cuestan más que este Ibiza y otros cuestan menos. De los Diesel, los más cercanos entre los de su tamaño parecido son menos potentes y costosos, como el SEAT Ibiza TDi FR y el Skoda Fabia TDI RS.

Si consideramos coches con motor Diesel más grandes y no

necesariamente con carrocería de tres puertas, los que más cerca quedan son modelos como el Alfa Romeo 147 JTD 150 CV, el BMW 120d, el BMW 320td Compact, el Opel Astra CDTi 150 CV o el SEAT León TDI Sport FR. Todos ellos son más caros y más lentos, aunque tienen otras cualidades que no se encuentran en este Ibiza. Si lo que se requiere no es necesariamente un coche Diesel de cierta potencia, sino un deportivo pequeño sin que importe el ciclo del motor, las referencias para calibrar a este Ibiza son coches más potentes, no más rápidos por prestaciones y generalmente más costosos: el Peugeot 206 RC o el Mini Cooper S. También los hay con un nivel de prestaciones y estabilidad semejantes, y un precio menor, como el Renault Clio RS, el Ibiza Cupra de gasolina o incluso el Ibiza FR 1.8, un coche extremadamente rápido para su potencia. Según nuestras mediciones, este Ibiza Cupra puede acelerar más que todos los modelos citados (no hemos medido las prestaciones del Cupra de gasolina).

Frente a los deportivos pequeños con motor de gasolina, su consumo es muy bajo y tiene la característica de que su motor da poca fuerza hasta medio régimen.

Además de que da poca fuerza por debajo 2.000 rpm, lo peculiar de este motor comprado con el de otros deportivos es que hace un ruido alto y claramente Diesel, y que —como otros coches turboalimentados— requiere más tacto al acelerar.

La suspensión es muy dura. Le da una gran estabilidad en carreteras con el firme en buen estado pero, cuando la carretera es de firme irregular, pueden ser muy molestas.

El interior no destaca por la anchura disponible pero sí por el espacio para las piernas de los ocupantes traseros o la altura libre. En este sentido es preferible a un Peugeot 206 o un Renault Clio. Un Mini, aunque con unas cotas de altura y espacio para las piernas semejantes, es algo más estrecho delante y mucho más detrás. El equipamiento de serie incluye, entre otros, airbags frontales y laterales delanteros, ABS, control de estabilidad y tracción (desconectables), climatizador, espejos eléctricos o llantas de aleación de 17".

Aunque gasta poco, no tiene sentido comprarse este coche para ahorrar combustible. Para eso es preferible un Ibiza FR 130 CV, que cuesta 18.181€ con el control de estabilidad. No acelera tanto, pero se puede viajar al mismo ritmo en trayectos largos, con menor consumo y de forma más cómoda.

Si lo que se busca con este Ibiza no es ahorrar, sino no gastar demasiado, entonces es preferible a los de gasolina. Por su parte, alguno de ellos, aunque no aceleren tanto, son más cómodos por suspensión y ruido.

MÁS IMÁGENESMÁS INFORMACIÓN

Estable, seguro y con unas suspensiones muy duras Muy rápido y ruidoso Amplio para cuatro ocupantes.

Un deportivo rápido y de suspensiones muy duras

Aceleración de 80 a 120 km/h (s)	Recuperación de 80 a 120 km/h (s) en 4ª	Recuperación de 80 a 120 km/h (s) en 5ª
SEAT Ibiza Cupra 5,2 TDI 160 CV	SEAT Ibiza Cupra 5,7 TDI 160 CV	SEAT Ibiza Cupra 6,9 TDI 160 CV
Mini Cooper S 170 5,3 CV	SEAT Ibiza 1.9 TDi 6,8 FR	SEAT Ibiza 1.9 8,1 TDi FR
Peugeot 206 3p RC 5,3	Mini Cooper S 170 7,0 CV	Mini Cooper S 170 8,8 CV
SEAT Ibiza 1.8 20VT 5,3 FR	SEAT Ibiza 1.8 7,2 20VT FR	SEAT Ibiza 1.8 9,8 20VT FR
Renault Clio 2.0 16V 5,5 179 CV	Volkswagen Lupo 7,8 125 CV GTI	Volkswagen Lupo 10,1 125 CV GTI
Volkswagen Lupo 6,1 125 CV GTI	Ford Fiesta ST 150 8,5 CV	Smart roadster 60 10,5
Peugeot 206 GTi 3p 6,2	Peugeot 206 3p RC 8,7	Ford Fiesta ST 150 12,2 CV
MG ZR 160 3p 6,3	Peugeot 206 GTi 3p 8,8	Peugeot 206 3p 12,2 RC
Ford Fiesta ST 150 6,4 CV	Renault Clio 2.0 16V 8,9 179 CV	Peugeot 206 GTi 12,9 3p
Fiat Punto HGT 1.8 6,5		

16V 3p	Fiat Punto HGT 1.8 9,1	Renault Clio 2.0 13,3
Opel Tigra Sport 1.8 7,6	16V 3p	16V 179 CV
16V	MG ZR 160 3p 10,1	Fiat Punto HGT 14,3
SEAT Ibiza 1.9 TDi 7,6	Opel Corsa GSi 1.8 10,2	1.8 16V 3p
FR	16V 3p	Opel Corsa GSi 14,3
Nissan Micra 1.6i 7,9	Nissan Micra 1.6i 10,4	1.8 16V 3p
160SR 110 CV	160SR 110 CV	MG ZR 160 3p 14,5
Opel Corsa GSi 1.8 7,9	Opel Tigra Sport 1.8 11,4	Nissan Micra 1.6i 15,4
16V 3p	16V	160SR 110 CV
Smart roadster 60 9,9	Smart roadster 60 -	Opel Tigra Sport 16,5
		1.8 16V

Recuperación de 80 a 120 km/h (s) en 6ª

SEAT Ibiza Cupra 9,3	
TDI 160 CV	
SEAT Ibiza 1.9 TDi 10,8	
FR	
Mini Cooper S 170 12,4	
CV	
Volkswagen Lupo 13,2	
125 CV GTI	
Smart roadster 60 16,3	

Frenada de 60 a 0 km/h (m)

SEAT Ibiza Cupra 13	
TDI 160 CV	
MG ZR 160 3p 14	
Mini Cooper S 170 14	
CV	
Nissan Micra 1.6i 14	
160SR 110 CV	
Opel Tigra Sport 1.8 14	
16V	
Peugeot 206 3p RC 14	
Peugeot 206 GTi 3p 14	
Smart roadster 60 14	
SEAT Ibiza 3p 2.0 14	
Sport	
SEAT Ibiza 1.9 TDi 14	
FR	
Volkswagen Lupo 125 14	
CV GTI	
Fiat Punto HGT 1.8 15	
16V 3p	
Ford Fiesta ST 150 15	
CV	
Opel Corsa GSi 1.8 15	
16V 3p	
SEAT Ibiza 1.8 20VT 15	
FR	

Frenada de 120 a 0 km/h (m)

Smart roadster 60 51	
SEAT Ibiza Cupra 52	
TDI 160 CV	
Ford Fiesta ST 150 53	
CV	
Mini Cooper S 170 53	
CV	
SEAT Ibiza 1.9 TDi 53	
FR	
MG ZR 160 3p 54	
Peugeot 206 3p RC 54	
Opel Tigra Sport 1.8 55	
16V	
Peugeot 206 GTi 3p 55	
SEAT Ibiza 3p 2.0 56	
Sport	
Volkswagen Lupo 56	
125 CV GTI	
Fiat Punto HGT 1.8 58	
16V 3p	
SEAT Ibiza 1.8 58	
20VT FR	
Nissan Micra 1.6i 60	
160SR 110 CV	
Opel Corsa GSi 1.8 61	
16V 3p	

Asientos delanteros

Largo (cm)		Ancho (cm)		Alto (cm)	
Mini	87-110	Renault Twingo	136	Volkswagen Fox	92-107
Mitsubishi Colt CZ3/CZT	86-110	Chevrolet Kalos 3p	136	Volkswagen Polo 3p 2005	92-106
Fiat Grande Punto 3p	85-109	Ford Fiesta 3p	135	Seat Arosa	95-102
Fiat Punto 3p	87-108	Volkswagen Polo 3p 2005	135	Ford Fiesta 3p	95-101
Lancia Ypsilon	86-108	Fiat Punto 3p	134	Chevrolet Kalos 3p	96-100
Smart	84-107	Peugeot 206 3p	134	Citroën C2	95-100
Volkswagen Polo 3p 2005	81-106	Renault Clio 3p	134	Ford Ka Sport	97-100
Volkswagen Fox	81-106	Seat Ibiza 3p	134	Lancia Ypsilon	96-100
Citroën C1 3p	83-105	Volkswagen Fox	134	Mitsubishi Colt CZ3/CZT	94-100
Seat Ibiza 3p	83-105	Citroën C2	133	Nissan Micra 3p	97-100
Opel Corsa 3	83-105	Mitsubishi Colt CZ3/CZT	133	Ford Ka Sport	132
Renault Clio 3p 2006	81-105	Nissan Micra 3p	133	Renault Clio 3p 2006	95-100
Renault Clio 3p	84-105	Ford Ka Sport	132	Toyota Yaris 3p	93-99
Renault Twingo	85-105	Renault Clio 3p 2006	132	Citroën C1 3p	98
Seat Ibiza 3p 2001	86-105	Citroën C1 3p	131	Fiat Grande Punto 3p	91-98
Citroën C2	84-104	Fiat Grande Punto 3p	131	Peugeot 206 3p	91-98
Chevrolet Kalos 3p	83-104	Lancia Ypsilon	131	Seat Ibiza 3p	92-98
Ford Ka Sport	83-103	Opel Corsa 3p	131	Opel Corsa 3	93-98
Ford Fiesta 3p	84-	Seat Arosa	131	Smart*	96-98
		Toyota Yaris 3p	131	Fiat Punto 3p	92-97
		Mini	129		
		Smart	119		

	103
Nissan Micra	81-102
Seat Arosa	81-102
Toyota Yaris 3p	81-102
Peugeot 206 3p	84-102
Toyota Yaris T-Sport 3p	82-101

Mini	91-97
Seat Ibiza 3p 2001	91-97
Skoda Fabia TDi Elegance	90-96
Renault Clio 3p	90-94
Renault Twingo	88-92

*Con o sin parasol

Asientos traseros

Largo (cm)		Ancho (cm)		Alto (cm)	
Mitsubishi Colt CZ3/CZT	61-76	Citroën C2	136	Mini	93
Renault Twingo	56-73	Renault Clio 3p	134	Renault Clio 3p 2006	93
Volkswagen Fox	68	Ford Fiesta 3p	133	Volkswagen Fox	92
Seat Ibiza 3p 2001	67	Renault Clio 3p 2006	133	Seat Ibiza 3p	92
Lancia Ypsilon	54-66	Renault Twingo	133	Seat Arosa	92
Toyota Yaris T-Sport 3p	52-66	Chevrolet Kalos 3p	132	Volkswagen Polo 3p 2005	92
Fiat Grande Punto 3p	65	Opel Corsa 3p	131	Chevrolet Kalos 3p	91
Ford Fiesta 3p	64	Volkswagen Polo 3p 2005	131	Citroën C1 3p	91
Seat Ibiza 3p	64	Seat Ibiza 3p	130	Fiat Grande Punto 3p	91
Fiat Punto 3p	63	Volkswagen Fox	130	Lancia Ypsilon	91
Nissan Micra	45-63	Fiat Punto 3p	129	Opel Corsa 3p	91
Opel Corsa 3	63	Lancia Ypsilon	128	Citroën C2	90
Toyota Yaris 3p	48-62	Fiat Grande Punto 3p	127	Fiat Punto 3p	90
Citroën C2	61-50	Mitsubishi Colt CZ3/CZT	126	Mitsubishi Colt CZ3/CZT	90
Citroën C1 3p	61	Nissan Micra 3p	126	Peugeot 206 3p	90
Mini	61	Peugeot 206 3p	126	Ford Fiesta 5p	89
		Toyota Yaris 3p	126	Ford Fiesta 3p	89
		Seat Arosa	125	Seat Ibiza 3p 2001	89
		Ford Ka Sport	123		
		Mini	121		
		Citroën C1 3p	117		

Renault Clio 3p 2006	61	Toyota Yaris 3p	89
Seat Arosa	61	Renault Twingo	88
Volkswagen Polo 3p 2005	61	Ford Ka Sport	87
Chevrolet Kalos 3p	60	Nissan Micra	87
Peugeot 206 3p	59	Renault Clio 3p	87
Ford Ka Sport	58		
Renault Clio 3p	57		

Ancho - Medido a la altura de los hombros .
 Alto - Medido desde la base de la banqueta hasta el techo.
 Largo - En las plazas delanteras, mínimo y máximo medido desde el pedal de freno al respaldo. En las traseras, medido con un espacio en las plazas delanteras de 100 cm.

Revista > Pruebas > SEAT IBIZA CUPRA 1.9 TDI: HASTA EL INFINITO... ¿Y MÝS ALLÁ!

31/01/2005

La mágica mano de SEAT SPORT ha tocado al Ibiza creando este CUPRA TDI, el Diesel más potente de la marca. Y no por montar una mecánica de combustión este Ibiza esta dispuesto a quedarse atrás, si buscas sensaciones... abróchate el cinturón que despegamos. Pruebas - PRUEBA/ Ivýn Solera Exteriormente resulta discreto, sin grandes apéndices aerodinámicos ni enormes ruedas saliendo por los lados de la carrocería. Pero la cosa cambia si nos fijamos más detenidamente en su enorme rejilla delantera de 'nido de abeja', sus grupos ópticos traseros con fondo en color titanio, su escape oval cromado, su pequeño alerón posterior y sobre todo en las enormes llantas de 17 pulgadas que dejan ver las pinzas de freno en color rojo firmadas por Seat Sport. Aquí huele a diversión.

Mas Discrección.

El interior del Cup-racing no pretende llamar a gritos la atención, predomina el color negro y la mayoría de las piezas son las mismas que las del resto de la gama. En este caso para darle algo más de alegría y ambiente deportivo se utilizan detalles en rojo en los asientos, el pomo de la palanca, los aireadores y el volante. Lo más llamativo es el cuadro de mandos con las esferas en blanco, el volante de cuero con banda central en rojo para saber cual es el punto medio en el caso de tener que 'manotearlo' rápidamente, los pedales de aluminio y los asientos con el escudo Cupra.

La postura al volante resulta cómoda, pero se podría mejorar con una palanca de cambio más alta y los mandos de la climatización en una posición más elevada para no tener que desviar tanto la vista de la carretera. Los asientos de corte deportivo son cómodos, pero la sujeción lateral es menor de lo que exige el coche y la tapicería empleada da la sensación de ser delicada. Los pasajeros de las plazas traseras lo tendrán algo difícil

para acceder a estas, además el espacio para las piernas es bastante limitado. Si son dos, la cosa no va mal, pero un tercero no es aconsejable para largos trayectos.

El maletero cubre 267 litros y el asiento trasero se abate asimétricamente dando una capacidad máxima de 665 litros.

Corazón Salvaje.

El veterano cuatro en línea de 1.896 cc recibe en esta ocasión una importante inyección de potencia, situándose en los 160 CV y proclamando a este Cupra el Diesel más potente de su categoría. La mágica cifra de 160 CV la da a 3.750 rpm, mientras que los nada despreciables 330 Nm de par máximo los consigue a 1.900 vueltas. La entrega de potencia es salvaje, a 2.000 rpm empieza a tirar, pero a 2.500 el zapatazo es brutal, la pena es que algo antes de las 4.000 se acaba la fiesta... ojala algún día los Diesel lleguen a las 6 o 7.000 rpm. El cambio elegido para la ocasión cuenta con 6 velocidades, con desarrollos cortos, un accionamiento muy directo aunque algo impreciso al buscar las marchas y con la palanca situada excesivamente baja. Con sus 1.215 Kg de peso en vacío y esa bomba bajo el capó, el Cupra consigue acelerar de 0 a 100 en 7,6 segundos y alcanza una velocidad máxima de 220 Km/h. El consumo se sitúa en torno a los 9 litros a los cien en conducción 'alegre', pudiéndose rebajar hasta cerca de los 7,5 litros.

Primeras sensaciones

Hay cosas que no cambian, como el característico sonido en frío a 'petrolera' de los TDI del grupo VAG, el humo al arrancar y esa mezcla entre sonido y vibración a ciertas vueltas. Lo primero que esperas inconscientemente tras arrancar el motor del Cupra y escuchar su quejido en frío, es sentir un coche pesado y blando al moverlo los primeros metros, ese sonido no le pega a un juguete como el Cupra.

Tras engranar las tres primeras marchas empezamos a olvidarnos del sonido del motor y a preocuparnos más seriamente del estado en que pueden quedar nuestros riñones. El Cupra es muy duro, o como se dijo del primer Ibiza Cupra que se comercializó: "Con este coche si pasas por encima de una moneda de 20 duros sabes si es cara o cruz". Curiosamente esta dureza se ha rebajado en esta versión, por lo menos en el primer recorrido de la suspensión, no siendo excesivamente seco ante los pequeños baches.

Sus limitaciones

La ciudad no es el espacio preferido por el Cupra, su propulsor con pocos bajos y una entrega de potencia muy brusca hacen delicado circular despacio por ciudad. Además, para aparcar tendremos que prestar especial atención a las llantas 'muerde-bordillos', ya que salen hacia fuera y como nos descuidemos, a la mínima hacemos un destrozo.

Tampoco los grandes viajes son sus preferidos, en carretera abierta el motor parece infinito y el comportamiento es bueno, muy bueno, pero su rápida dirección nos obliga a coger con firmeza el volante con las dos manos, no hay respiro. Además el escaso perfil de los neumáticos (205/40 R 17) y el firme tarado de las suspensiones tampoco colaboran a mejorar el confort. Vamos, que llegaremos a la playa con los brazos, el trasero y los riñones algo fatigados.

Alpinista por definición

El Cupra resulta ser un amante de la montaña y, principalmente, de sus serpenteantes carreteras. En este tipo de trazados se siente a sus anchas y disfruta con la conducción al ataque. En curvas medias y con buen firme el paso por curva nos puede poner la carne de gallina, su contenido peso, la escasez de balanceos, su agilidad y la rigidez que transmite nos ofrece unas sensaciones muy 'racing'.

A medida que se van cerrando los giros empezamos a valorar su contenido peso y la potencia del equipo de frenos firmado por Seat Sport que monta este modelo.

Aunque también empezamos a echar de menos una mayor sujeción lateral de los asientos y más vueltas útiles en el propulsor.

Forzando hasta el límite el Cupra se muestra muy efectivo, permitiéndonos frenar muy, muy tarde sin apenas descolocarse de atrás y abrir gas pronto. En este punto es donde aparecen unas nada deseables pérdidas de tracción a poco que nos pasemos con el gas. El control electrónico permite cierto deslizamiento antes de cortar inyección, lo que se agradece para no salir 'cortado' en todas las curvas, y el ABS tarda en saltar, pero cuando lo hace es muy brusco.

Curioso, un Diesel muy deportivo capaz de plantar cara a los 'intocables' GTI, con un consumo mucho menor que lo hace útil para utilizar en el día a día si no podemos permitirnos tener un coche para diario y otro para divertirnos.