

Prova del nou SEAT Arona: l'Ibiza més pràctic

Posem a prova per primera vegada el nou SEAT Arona, amb acabat FR i el motor dièsel 1.6 TDI de 115 cavalls i canvi manual.



SEAT Arona FR 1.6 TDI | Ferran Rosàs

Des de l'arribada de la moda SUV a les nostres vides i carreteres, a can SEAT han redefinit la gamma i s'han creat dos nous models, amb noms que no havíem vist fins ara i característiques que s'adapten al que el mercat demana.

El que ens ocupa avui és l'última incorporació a la gamma, el SUV més petit de SEAT: l'Arona. És concebut per competir en un segment on, amb poca inversió, les marques obtenen bons resultats. I el consumidor pot obtenir un extra en comoditat sense haver-se de comprar un cotxe més gran.

Com funciona el segment SUV B?

Els fabricants, en aquest cas SEAT, parteixen de la base d'un vehicle del segment B com pot ser el recentment renovat Ibiza. Estudien la manera de fer més còmode el cotxe per trajectes urbans i com es pot millorar l'accés a l'habitacle dels ocupants. Arriben a la conclusió que cal alçar la carrosseria de l'Ibiza (per entrar i sortir del cotxe de manera més còmode i poder superar els paranys urbans que amaga la carretera), revestir els baixos amb plàstic negre (per evitar senyalar la carrosseria amb copets a la ciutat i en garatges) i posen a treballar el departament de disseny per conferir al nou model un disseny relativament diferenciat i atractiu.



SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

No és una pràctica nova i d'altres fabricants també l'empren: Renault transforma el Clio en Captur, Peugeot transforma el 208 en 2008, Ford fa del Fiesta l'EcoSport i Kia fa el mateix amb el Stonic i el Rio. Però no són els únics. Gairebé tots els SUV B neixen d'aquesta manera.

Creieu-me que no és un procés necessàriament negatiu. En aquest cas el consumidor té una variant de l'Ibiza més còmode, la inversió de la marca no és desorbitada, Martorell obté un nou model amb què ocupar llocs de feina, i el producte final, com tot seguit us explicaré, és satisfactori i respon a les expectatives.

Abans de res, us he d'avisar que faré moltes referències al SEAT Ibiza. Podeu fer clic aquí per saber què em va semblar (<https://www.naciodigital.cat/motor/noticia/1229/prova/nou/seat/ibiza>) . Tot i la nova nomenclatura, cal entendre l'Arona com una versió "familiar" de l'utilitari de SEAT.

Comencem a analitzar exteriorment el nou SEAT Arona i ens trobem que respecta molt les línies originals de l'Ibiza. En comparteix els fars davanters, les portes i alguns vidres. Tot i això, és 79 mil·límetres més llarg, 108 mil·límetres més alt, 4 mm més llarg de batalla i té 45 quilograms més de pes. Pel que fa a l'amplada, és exactament igual que l'Ibiza: 1.780 mil·límetres.



Lateral SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

De totes aquestes dades ens hem de quedar amb l'alçada. Concretament des de la base del seient fins al sostre, amb l'Arona guanyem 37 mm. Que sembla poc, però es nota. Així mateix, també s'aconsegueixen 400 litres de maleter. 45 litres més que l'Ibiza, esdevenint més gran que el Leon de 5 portes (380 litres).



Maleter SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

Pujant a la posició del conductor ens adonem que hem entrat en un Ibiza. El taulell, els comandaments (incloent-hi la pantalla), els acabats i els revestits són els mateixos. Que canvia? La posició de conducció (lleugerament més elevada) i la sensació d'amplitud (anem menys enllaunats que a l'Ibiza). Els acabats queden un esglaó per sota dels del Leon o l'Ateca, amb el volant de plàstic (en comptes de cuir), el revestiment de les portes bastant més senzill o seients menys voluminosos, per aprofitar l'espai. Tot i això la presentació d'aquest acabat FR és prou satisfactòria, en aquest cas ens trobem una peça de material tou que va d'esquerra a dreta rematada amb bordat vermell.



Interior SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

Alguns botons es troben al voltant de la palanca de canvi, com el de desconnectar el Start&Stop (que m'agrada prémer per deixar enfredar el turbo després d'una tirada llarga de carretera), o el de seleccionar el de mode de conducció. S'aprofita el disseny però ens obliga a apartar la vista de la carretera fins que no ens aprenem amb el tacte la seva posició.

Tot i aquestes pegues que he trobat, cal dir que l'interior és de bon gust, ben dissenyat i agradable, confirmant un pas endavant de SEAT amb els acabats dels vehicles de segment B. És més, si parlem del sistema d'entreteniment, el que porta aquesta unitat del SEAT Arona és un dels més punters en el segment. De bona resolució, ràpida resposta, ben situat i molt fàcil de connectar amb telèfons intel·ligents, tauletes o reproductors multimèdia. El sistema operatiu és el mateix que podem trobar en un SEAT Leon Cupra, en un Volkswagen Golf GTI o en un Skoda Kodiaq, per posar exemples de cotxes d'alta gamma.



Pantalla SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

Passem a la part dinàmica de la prova, on les comparacions amb l'Ibiza segueixen sent presents. Venim d'un xassís que ha resultat ser bastant espectacular en revolts, molt àgil i estable. Però com respon amb més pes i alçada?

Doncs pràcticament igual de bé. Es percep que no tenim l'esportivitat de la qual gaudeix l'Ibiza (perquè no anem enganxats a terra), però el cotxe es mou molt bé entre els revolts, és àgil. Fer llargues tirades també és còmode, sense arribar a ser excepcional, ja que la suspensió és rígida i podem notar bastant les compressions, com sol passar amb tota la gamma de SEAT. Però agafar una rotonda i que els ocupants del cotxe no s'inclinin cap a la finestra exterior (és a dir, que tot i ser un cotxe alt no té balanceig) és una nota molt positiva per un turisme com aquest.



SEAT Arona FR 1.6 TDI en carretera Foto: Ferran Rosàs

Un factor que hem notat és el soroll de vent que es percep dins l'habitacle a velocitats de 110-120 km/h. L'alçada i el disseny del sostre poden ser els elements que provoquen aquest efecte. Cal que el comprador tingui clar que adquirint un SUV estem anant en contra dels avenços en aerodinàmica que s'havien aconseguit. Com més alt, a més massa de vent ha de fer front la superfície davantera del cotxe. Però queda clar que avui en dia el comprador prefereix una posició de conducció més elevada i comoditat per entrar i sortir.

El propulsor que mou aquest Arona que veieu en imatges i que hem estat posant a prova és el conegut 1.6 TDI de 115 cavalls, amb una caixa de canvis de 6 velocitats manual. És una opció molt sensata si hem de fer prou quilòmetres perquè surti a compte la compra d'un motor dièsel. En crear aquest propulsor, al grup Volkswagen van fer l'esforç perquè la resposta fos molt semblant a la que podíem tenir amb el famós 1.9 TDI de 105 cavalls que tant va agradar fa més de 10 anys. Al tacòmetre ens trobem amb uns baixos progressius que porten a uns mitjos explosius. A la part alta del tacòmetre, la potencia ja no es desencadena de manera tan espectacular i per tant ens porta a jugar molt amb l'agulla a la part mitjana. Que vol dir això? Doncs que tot i que ens anirem a fer una conducció esportiva, podem acabar amb una xifra molt decent de consum. 6,5 litres cada 100 quilòmetres, per exemple. Si ens posem a vigilar el consum i a conduir de manera eficient, la meva millor xifra ha estat de 4,1 l/100 km. Justament la xifra exacta que homologa SEAT pel consum combinat, cosa que molt poques vegades hem aconseguit. El consum combinat del total de la prova ha estat de 5,8 l/100 km, tocant ciutat i carreteres de revolts. Pel ritme al qual es pot portar al cotxe, no tinc cap queixa de consums. Al motor li poso bona nota. L'única pega, el soroll que entra a l'habitacle quan aquest funciona. Els 1.0 o 1.5 TSI són molt més silenciosos.



SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

És l'únic dièsel que podem escollir a l'acabat FR i, per tant, el motor de gasoil més potent de la gamma Arona. En altres acabats trobem el 1.6 TDI de 95 cavalls. És a dir, el mateix motor amb una posada a punt diferent i una caixa de canvis de 5 velocitats. Aquesta altra opció costa sobre uns 620 euros menys i promet 0,1l/100 km menys que el de 115 cavalls. Ambdós només estan disponibles amb canvi manual.

Si repassem els motors de benzina, podem escollir entre 3 versions del ja conegut 1.0 TSI de tres cilindres. Una de 95 cavalls i canvi manual de 5 marxes, la de 115 cavalls i canvi manual de 6 velocitats i finalment la mateixa de 115 amb canvi DSG de 7 velocitats. Aquestes dues últimes, tan sols a partir del segon acabat, el Style, ja que l'oferta de motors al Reference Plus és realment limitada. Al Xcellence hi ha els mateixos propulsors que al Style i finalment al FR hi ha la joia de la corona: el 1.5 EcoTSI 150 CV, un motor de quatre cilindres amb canvi manual de 6 velocitats que està agradant molt i que ja hem pogut provar al SEAT Ibiza i al Skoda Karoq.



SEAT Arona FR 1.6 TDI Foto: Ferran Rosàs

Amb l'FR, des de 18.660 euros se'ns ofereix un equipament de sèrie per sobre del que normalment esperem en un cotxe del segment B, exactament com a l'Ibiza, entre els quals destaco el detector d'angle mort i alerta de trànsit posterior, la càmera de visió posterior, retrovisors elèctrics i calefactats, Front Assist, sensor de llum i pluja, assistent de pàrquing automàtic amb sensors de pàrquing davanters i posteriors, detector de cansament, Full Link amb pantalla de 8 polzades i climatitzador de doble zona. Són una sèrie d'elements que esperes de sèrie en cotxes de segments superiors, com un Leon o un Ateca. A més dels que pots escollir (preu a banda) fins a tenir un Arona extra equipat. Això vol dir que SEAT està adquirint un nivell més elevat de refinament i possibilitats pel client, des de la base de la gamma (sense tenir en compte el Mii). A diferència de la resta de la gamma, aquest SEAT el podem personalitzar de manera exterior amb moltes combinacions: 9 colors de carrosseria i la possibilitat de demanar el sostre en color gris, negre o del mateix color que la carrosseria pel mateix preu.

Comparat amb altres contrincants dins el segment, veiem que l'Arona és un pèl més car. Val a dir que si em trobés en situació d'escollir entre diversos vehicles de l'estil, segurament el triaria. La conducció és pràcticament la d'un cotxe compacte, sense cap complicació i l'oferta de motorització em sembla molt completa. M'esperava més de l'Arona? Potser sí. Però

un cop entens que realment és una variant de l'Ibiza, trobes que segurament han fet bé la feina. Les xifres de vendes ho confirmaran o ho desmentiran.

[galeriadefotos]162[/galeriadefotos]