

Seat Ibiza et Cordoba (10/1999 → 2002)

L'étude présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de **Seat** que nous remercions ici de leur aimable collaboration.



Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électrique et carrosserie.
- Une table analytique, en fin de revue, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

Présentation

En lançant, en octobre 1999, sa nouvelle Ibiza, Seat espère bien se placer dans l'une des catégories les plus disputées du marché automobile mondial. La nouvelle Ibiza y parvient grâce à une complète refonte esthétique, principalement des parties avant et arrière, tout en conservant le profil de l'ancien modèle, à un nouvel intérieur plus confortable et sûr, ainsi qu'à une nouvelle offre de motorisations, plus efficaces et écologiques.

Nouvelle esthétique intérieure et extérieure

Bien qu'elle ait grandi de 2 cm par rapport à son prédécesseur, la Nouvelle Ibiza conserve son identité et renforce même son caractère grâce à une ligne plus agressive et plus séduisante. Son nouveau style s'apprécie particulièrement dans la partie avant, plus sportive avec la ligne de la nouvelle calandre qui se prolonge vers le capot, dans les grands phares, le pare-chocs intégral avec des baguettes de protection, dans lequel s'encastrent les projecteurs antibrouillard, des grandes prises d'air et une jupe. Le profil, si caractéristique de l'Ibiza, a été à peine modifié. La partie arrière, quant à elle, est pleine d'énergie avec ses formes robustes, de grands groupes optiques, le troisième feu stop incorporé dans l'aileron du toit, la plaque d'immatriculation sur le pare-chocs et un grand symbole SEAT, qui est en fait la poignée du coffre. L'intérieur aussi est entièrement nouveau. Depuis le volant à trois branches jusqu'au levier de vitesse, aux cadrans, au tableau de bord (avec plus de vide-poches), à la console centrale (avec un grand écran multifonctions), aux sièges, aux panneaux des portières et au garnissage, chaque détail a fait l'objet d'une mise à jour soignée. Il est presque plus facile de dire ce qui n'a pas changé dans la carrosserie de la nouvelle Ibiza, puisque seuls ont été conservés les panneaux extérieurs des portes, les ailes arrière, les vitres latérales et la base de la structure monocoque. Tout le reste a été revu, remodelé et amélioré.

Nouvelles motorisations

La Nouvelle Ibiza dispose également d'une nouvelle génération de moteurs qui vont du **1.0 essence de 50 ch** au **1.8 Turbo 20 soupapes de 156 ch** de puissance. 156 ch !, c'est un record dans la catégorie, dans la propre gamme SEAT et dans l'histoire de la marque espagnole.

La gamme des options mécaniques entre les deux extrêmes est complétée par les motorisations à essence **1.0 16s de 70 ch**, **1.4 de 60 ch**, **1.4 16s de 75 ch**, **1.4 16v de 100 ch**, **1.6 de 75 ch** et **1.6 de 100 ch**, ainsi que les Diesel à injection directe **1.9 SDi de 68 ch**, **1.9 TDi de 90 ch** et, bien sûr, la vedette **1.9 TDi de 110 ch**.

Nouvel équipement et options

La variété est un autre des principaux arguments de la Nouvelle Ibiza : dix-sept coloris différents (dont dix entièrement nouveaux), une carrosserie de trois ou cinq portes et quatre niveaux de finition - **Select**, **Stella**, **Signo** et **Sport** - tous aussi complets les uns que les autres. La version de base de la Stella dispose, entre autres, en série, d'un équipement musical intégré avec écran de taille double DIN et d'une pendule qui se met automatiquement à l'heure, d'un thermomètre de la température extérieure, d'un volant réglable en hauteur, du verrouillage central avec commande à distance, d'un immobilisateur, de vitres électriques avant, de ceintures de sécurité avec prétensionneurs, du réglage intérieur de la hauteur des phares et de la recirculation de l'air intérieur. Les versions les plus puissantes, quant à elles, sont équipées de l'ABS (système antiblocage des freins de quatrième génération), de l'EDS (autoblocage électronique), du TCS (système de contrôle de traction) et de l'ESP (un programme de contrôle électronique de la stabilité).

La Nouvelle Ibiza propose, en outre, une large gamme d'options incluant le toit ouvrant électrique, les airbags de grande taille conducteur et passager, les airbags latéraux, les ceintures de sécurité avant avec prétensionneurs à déclenchement pyrotechnique,

l'autoclima (un système de régulation automatique de la température de l'habitacle dont l'écran de contrôle est intégré dans le grand écran de la console centrale), l'ordinateur de bord (avec fonction de consommation moyenne instantanée, vitesse, kilomètres, durée du voyage et autonomie), les vitres électriques (avec système de sécurité anti-pincement dans la version à trois portes) et le garnissage entier en cuir.

Nouvelle structure

La Nouvelle Ibiza présente de bonnes qualités dynamiques grâce aux bonnes performances de ses motorisations, mais également du fait de la nouvelle conception de la structure de la carrosserie.

La plus grande rigidité à la torsion, allié à une suspension plus efficace et élastique, se traduit par une sensation de contrôle, moins de vibrations et un comportement plus vif et sportif. Il convient d'ajouter à ces améliorations une meilleure capacité de freinage : le diamètre des tambours arrière des versions allant jusqu'à 75 ch a été augmenté et toutes les versions disposent d'un compensateur, réservé jusqu'à présent aux modèles les plus puissants.

La suspension avant «désaccouplée» (les amortisseurs sont fixés au châssis par l'intermédiaire de nouveaux silentbloks) donne un excellent compromis entre une adhérence ferme et sans failles, et, en même temps, une bonne capacité d'absorption des irrégularités de la route.

Bref, une plus grande efficacité, plus de précision et un meilleur confort, ce dernier aspect a nettement progressé, grâce au travail réalisé dans l'isolement acoustique de l'habitacle (3 décibels ont été gagnés). Cependant, le renfort de la structure avait pour but avant tout d'augmenter le niveau de sécurité des occupants, auquel contribuent les barres latérales dans toutes les portières, les « paddings » supplémentaires dans les parties inférieures des côtés et les montants (avec le centre garni de résine «Tero-Core» pour augmenter la résistance), ainsi que l'adoption du système Isofix, avec des points d'ancrage universel pour les sièges enfants.