



Arosa

Urbanos con bemoles

TRIBUNA DOMINICAL

Al Seat Arosa también le llegó la hora de su lavado de cara y éste se ha acometido con la suficiente imaginación como para que la marca española refuerce su identidad de diseño dentro del consorcio Volkswagen.

Por si fuera poco, mecánicamente se reordene la oferta con dos opciones muy interesantes en ambos ciclos (gasolina y diesel) que llevan algo más allá las posibilidades urbanas ya destacadas en la anterior generación.

Los cambios externos no cabe duda que a este modelo le sientan bien. Ya no es la versión fea del Volkswagen Lupo. El Arosa ha ganado en estilismo, tanto por fuera como por dentro. En el caso de la primera, con el fácil recurso a la modificación de las ópticas delanteras y trasera, aparte de la nueva parrilla en la que se inserta en gran tamaño el logo de la marca. Hasta aquí, nada que no se haya hecho en otros modelos de la firma, pero se ha hecho bien, y justo es remarcarlo.

Por dentro se le ha dotado de un desenfado que anteriormente no tenía y que pedía a voces un coche dirigido a la clientela juvenil. En realidad se han seguido los pasos del Lupo con el cuentakilómetros y cuentavueeltas en forma circular y con visera. El resto del salpicadero también gana enteros y transmite una sensación visual de mayor riqueza y ornamento.

El Arosa ha introducido en su gama dos nuevas motorizaciones con las que no contaba en la primera generación y ambas han sido sometidas a prueba. En el ciclo diesel se dispone ahora de un propulsor tricilíndrico turboalimentado por inyector-bomba de 1.4 litros de capacidad y 75 CV de potencia. La cima en el apartado de gasolina la pone otro 1.4, en este caso con culata de 16 válvulas y 100 CV de potencia.

El Arosa ha introducido en su gama dos nuevas motorizaciones con las que no contaba en la primera generación y ambas han sido sometidas a prueba

Como primera premisa, el Arosa ha ganado muchos enteros en una faceta en la que antes demostraba insuficiencias. Estos dos motores le hacen penetrar con garantías de éxito más que aceptables en los parámetros de las prestaciones correspondientes a ruteros medios, sin perder las virtudes cosechadas como urbano.

La unidad con el propulsor diesel demostró desde el primer instante cualidades para circular muy rápido y con soltura en carretera con respuestas instantáneas y sorprendentes en sentido positivo.

En la calle deja a las claras sus facultades urbanas, por encima, incluso, que su "hermano" del ciclo gasolina, debido a la elasticidad del motor y los largos desarrollos a bajos regímenes. No es un consumidor nato en estas condiciones, pero el contagio de subir aguja que con tanto desparpajo transmite tiene un reflejo algo excesivo en el depósito de carburante.

La versión de gasolina, también de 1.4 litros, aunque con un centenar de unidades de potencia tiene chispa y es una excelente iniciación para degustar sensaciones más fuertes, en lo que a conducción deportiva respecta, en gamas superiores. Por decirlo claro y sin más rodeos: es un mini GTI con todas las de la ley.

Esta versión motriz es menos uniforme en comportamiento que la diesel, pero más espectacular, sorprendiendo por su silencio. En la parte baja del cuentavueeltas no oculta cierta pereza, pero traspasado el umbral de las 2.500 revoluciones su entrega de potencia se hace constante.