



De lijn doorzetten

Sinds de eeuwwisseling heeft het modellengamma van Seat een sterk eigen gezicht gekregen. Het lijnenspel is vloeiend, maar wordt tot uiting gebracht door scherpe vouwen in het plaatwerk. Even afgezien van de Alhambra waren de Ibiza en de Cordoba – simpel gezegd een Ibiza sedan – de enige modellen die nog niet helemaal in het familieplaatje pasten. Onlangs werd bekend dat de Cordoba het in zijn huidige vorm nog even moet uitzingen, maar de Ibiza is afgelopen voorjaar vernieuwd. Hierbij wordt de ingeslagen weg voortgezet, al geeft de Belgische



designer Luc Donckerwolke wel een nieuwe draai aan het lijnenspel dat uit de pen van Walter da'Silva is ontsproten. De vijfdeurs Ibiza – het lijdend voorwerp van deze test - is inmiddels al weer even in het land de driedeurs Ibiza SportCoupé zal niet lang meer op zich laten wachten.

Bocanegra

De nieuwe Ibiza is razendsnel ten tonele verschenen. Op de afgelopen Autosalon van Genève toonde Seat de Bocanegra SportCoupé concept. Deze eerste voorbode van de Ibiza werd binnen een maand gevolgd door de eerste officiële plaatjes van de Ibiza en het geheel denderde in sneltreinvaart door, want weer een ruime maand later stond de Ibiza al te fonkelen in de showroom. Van de concept zijn designelementen als de zwarte neus (Bocanegra = zwart mond) en de ledverlichting verdwenen, maar verder lijkt de auto nog veel op de concept, ware het dat de concept een driedeurs hatchback was en wij hier de vijfdeurs voorhanden hebben.



De scherpe lijnen over de flanken tekenen de Ibiza.

De scherpe vouwen in het plaatwerk zijn nu, net als bij de overige recente modellen van Seat, ook doorgedrongen tot de Ibiza. Een belangrijk verschil is echter wel dat de lijnen nu recht zijn, zij het dat ze wel schuin over de auto lopen. Het maakt daarmee de Ibiza scherper en deze komt hierdoor wat pittiger over. Ook de vorm van bijvoorbeeld de grille en de koplampen zijn strakker dan wat we van Seat gewend waren de laatste tijd. De achterkant van de auto is vergeleken met de rest wat anoniem, hij zou



zomaar bij een willekeurige andere auto kunnen horen. Gelukkig maken de Citrusgele lakkleur en de zeventien inch velgen 'Saga' wat dat betreft weer veel goed. Met deze Ibiza kan je zeker voor de dag komen en dit soort aspecten zorgen er dan ook in ieder geval voor dat je opvalt.

Eigen gezicht

Binnenin ziet de Ibiza er lekker opgeruimd en origineel uit. Het lijkt wel een trend, want ook hier zien we op het stuur de vorm van de grille weer terug. Voordeel is wel dat ook een object als een stuur – rond is nu eenmaal rond – een eigen gezicht krijgt. De meters bevinden zich in twee licht schuingeplaatste kokers achter het stuur. Daartussen zit het digitale display met de nodige aanvullende informatie. Het audiosysteem is mooi geïntegreerd in het dashboard en biedt tevens mogelijkheden om MP3's of muziek van de iPod, waarvan de aansluiting onderin de



Een nieuwe trend: de vorm van de grille ook in het stuur.

middenconsole zit, af te spelen. De stuurwielbediening voor het audiosysteem links achter het stuur is aan de lompe kant en komt een beetje aftermarket over. De automatische airconditioning is uitgevoerd in een zelfde soort pianolak-look als de audio-installatie. Deze knopjes liggen echter niet zo mooi vlak met de rest van het dashboard als bij de audioknopjes, het komt zelfs een beetje kwetsbaar over. Zo zijn er af en toe vaker kleine afwerkingsdingetjes die afbreuk doen aan het kwaliteitsgevoel. Neem bijvoorbeeld de kunststoffen kap die om de handrem zit en uitmondt in een bekerhouder voor de passagiers achterin. Deze beweegt je met gemak heen en weer op een manier die je doet fronsen. Jammer. Temeer omdat het verdere geheel gewoon prima overkomt.

De gereden Ibiza was er een in Sport-Up uitvoering. Dat betekent dat je naast luxe zaken als airconditioning, cruise control en elektrisch bedienbare zijruiten en spiegels ook sportstoelen in je auto gemonteerd krijgt. Het laat zich raden dat de stoelen wat steviger zijn dan de standaard exemplaren en dat rond je benen en je middel royale verdikkingen aan de randen van de stoelen zitten om je goed op je plek te houden. Met de juiste verstelling is voor iedereen een prettig positie te vinden. Achterin is de ruimte wat beperkt. Voor volwassenen zal – zeker met een lange bestuurder – het lastig zijn om een comfortabele plek te vinden voor je benen. Bij het plaatsen van autostoeltjes blijkt ook dat de zittingen vrij smal zijn. De stoeltjes vallen over de plekken waar je de gordel moet vastklikken. De bagageruimte is met 292 liter 30 liter groter dan die van zijn voorganger. Met de neerklapbare achterbank – standaard bij de Sport-Up - is dit zelfs uit te breiden tot 847 liter.



Sportonderstel

Naast de eerder genoemde onderdelen van de Sport-Up uitvoering, is het belangrijkste item toch wel het sportonderstel. Het effect van snelheidsafhankelijke schokdempers, de stijvere veren, de stijvere achteras en de directere besturing zijn absoluut merkbaar. Wat stuurt deze Ibiza goed! De instructies die je via het stuur doorgeeft worden direct opgevolgd en de auto kan veel hebben alvorens hij van zijn lijn wil gaan afwijken. Het sturen gaat ook gepaard met voldoende gevoel, dus geen slappe hap. Als het bij een Sport-Up uitvoering al zo goed voor elkaar is, dan belooft dat nog veel goeds voor de snelle FR en/of Cupra versies, waarvan we ongetwijfeld nog wel wat gaan zien.



Sport-Up: meer dan een paar sportstoelen...

Deze 1.9 TDI is de sterkste Ibiza die momenteel verkrijgbaar is. De dieselmotor levert evenals de 1.6 benzine 105 pk, maar heeft natuurlijk wel een hoger koppel met zijn 240 Nm. Opvallend is dat de Ibiza dat toch weet te koppelen aan een groen B-label en slechts 119 gram CO₂ uitstoot per gereden kilometer, dat is zo'n 10% reductie ten opzichte van de vorige Ibiza 1.9 TDI die ook nog eens 5 pk minder vermogen had. Met een gemiddeld testverbruik van 4,8 liter per 100 km zitten we weliswaar iets boven de opgegeven 4,5 liter per 100 km, maar dat is gezien de prestaties van de motor helemaal niet gek, want presteren dat wil ie wel. Met name het koppel is natuurlijk enorm hoog voor zo'n kleine auto, Je motor is typisch eentje van het soort die maar 'blijft sleuren'. Het is niet zo dat je strak achterin de stoel gedrukt wordt, maar toch is de voortdurende versnelling wel indrukwekkend. Prettig is ook de rust van de auto op hoge snelheden. Al ga je 160 in het uur, de Ibiza geeft geen krimp. Waar kleinere auto's nog wel eens de neiging hebben zenuwachtig te worden bij hogere snelheden, zoekt de Ibiza rustig voort.

Dat rustig slaat dan wel op de stabiliteit van de auto. Qua geluid is het – uiteraard – bij zulke snelheden niet meer helemaal rustig. Het geluidsniveau van deze pompverstuiverdiesel is al vaak reden tot kritiek geweest bij verschillende VAG-auto's. In die zin lijkt het een open deur om er weer over te beginnen, maar het moet toch echt van het hart dat het bij de Ibiza weer zeer nadrukkelijk aanwezig is. Zelfs sterker dan bijvoorbeeld een middenklasser van een Duits merk met dezelfde motor. Het ligt voor de hand dat isolatie hierin een bepalende factor is. Maar hoe dan ook: je koopt een blitse auto die helemaal 2008 is, dan wil je niet het geluid van de vorige eeuw horen.



Alle fronten

Ibiza rijden kan vanaf 13.895 euro. Die prijs betreft een 1.2 Reference. De 1.9 TDI in Sport-Up uitvoering komt al op 21.895 euro en de gereden versie met opties zelfs op 23.650 euro. Gezien het feit dat de prestaties best wat overhouden was een eerste gedachte dat de nieuwe 1.4 TDI om milieuredenen wellicht ook een interessante optie zou zijn, maar het wonderlijke is dat deze eveneens een B-label heeft en maar marginaal beter scoort vanuit milieuperspectief dan de testauto. Het ligt wel voor de hand dat er nog een Ecomotive variant gaat komen, waarbij door extra aanpassingen de Ibiza ook ongetwijfeld in een A-label gaat vallen.



Seat heeft met de Ibiza niet alleen weer een hip autootje neergezet, ze hebben daarbij ook qua techniek enkele stappen voorwaarts gezet. Als je de auto vergelijkt met de vorige sterkste diesel is een optelsom snel gemaakt: 5 pk meer vermogen, 0,4 liter per 100 km minder verbruik, 13 gram minder CO2-uitstoot per km, van C naar B-label, 65 kg lagere massa en als klap op de vuurpijl een 1125 euro lagere aanschafprijs. Oftewel: op alle fronten overtreft de nieuwe Ibiza zijn voorganger. Dus de compacte concurrenten kunnen hun borst weer nat maken: er is weer een nieuwe kansrijke speler in dit druk bevochten segment.

Plus

- + Eigen gezicht
- + Bochtenwerk
- + Zuinig

Min

- Afwerkingsdingetjes
- Ruimte achterin
- Motorgeluid