



Intro

Seat heeft zijn troef in de compacte klasse, de Ibiza, gefacelift. In deze druk bevochten klasse zijn het afgelopen jaar bijna alle modellen geheel vernieuwd of gefacelift. De Ibiza kan dan natuurlijk niet achterblijven. Het grootste verschil met de vorige editie bestaat uit de bumpers, die nu hetzelfde sportieve gezicht hebben zoals de sportversies die al eerder hadden. In het interieur is het grootste nieuwsfeit de nieuwe stoelbekleding, verder zijn er geen opvallende verschillen.

De test-Ibiza is een Sensation. Een actiemodel met een uitgebreidere uitrusting dan de Reference waar hij op is gebaseerd. Wat dit actiepakket, naast de bescheiden prijs zo aantrekkelijk maakt is de 25 pk extra. Niet 75, maar 100 pk staan de bestuurder ter beschikking. De Reference is normaliter niet met de 100 pk sterke 1.4i-16V leverbaar, dus wat dat betreft is dit aanbod zeker het overwegen waard.



Staat goed, die striping

Het exterieur

De sportieve bumpers staan de nieuwe Ibiza erg goed. Zo krijgt hij een wat gemener uiterlijk. Zeker van voren gezien met de naar binnen toe aflopende koplampen en de priemende mistpitjes smooit hij strak. Aan de zijkant zijn de aflopende achterste zijruiten een typisch kenmerk van de Ibiza. Voor de rest is er en profiel niet zo bijster veel te beleven, behalve dan de striping die de importeur op de demo's heeft plakt. Een klein nieuwtje aan de achterzijde betreft de plaats van de typenaam. Deze is nu gecentreerd aangebracht over het midden van de achterklep, net als bij de overige modellen van Seat. Het grote Seat-logo tussen de heldere vierpits achterlichten springt direct in het zicht. Door de grote S te kantelen wordt de achterklep ontgrendeld. Achter is eveneens de bumper overgenomen van de sportievere broers. Oordeel zelf, maar



De Ibiza staat er weer fris bij



Ik vind het perfect staan.

Het interieur

Instappen, stoel en stuur instellen en eens even rondneuzen. Is hier ook maar iets veranderd in vergelijking tot het vorige model? Ja, het stuur is wat strakker vormgegeven en ik zie een andere pookknop en stoelbekleding, maar verder is alles bij het oude gebleven. In dit geval niet erg want het geheel ziet er nog steeds goed uit. Wat wel opvalt, is de enorme hoeveelheid verschillende kunststoffen die ik heb geteld. Zo'n tien (!) verschillende structuren en materialen heeft Seat verwerkt tot dashboard. Dat geeft een onrustig beeld. Overigens is de afwerking in orde, daar geen kwaad woord over. Een opvallend semi-sportief accent is de bovenkant van het stuur dat is geperforeerd, een soort leer-look zeg maar.



De voorstoelen geven overal goede ondersteuning

Heel eenvoudig laten de stoelen en stuur zich instellen. Alleen aan verstelbereik voor een sportieve zithouding ontbreekt het. Hiervoor zou het stuur over een grotere afstand in lengte, en de stoel verder richting bodem te bewegen moeten zijn. De onderkant van de meters wordt bedekt door het stuur, tenzij je het stuur op schoot wilt. Als vergelijk ben ik in de showroom in de Ibiza Sport met standaard sportstoelen gaan zitten. Misschien is het gevoelsbedrog maar het lijkt of de bestuurdersstoel daar nét iets verder omlaag kan. De stoelen van de Sensation zijn overigens wel lekker stevig en geven overal prima steun. De middenconsole ziet er bijna ouderwets uit. Een alarmknop die niet in het geheel past, een achteraf ingebouwde radio en een aircobediening (automatisch in de Sensation!) die te laag zit. Wel is de console naar de bestuurder toe gebogen. Ook de lichtschakelaar aan de linkerkant van het stuur is op de bestuurder gericht, maar zit diep weggestopt. De ronde ventilatieroosters met zilverkleurige omranding geven wat fleur in de grijze wereld. Een opvallend geintje is dat het bedieningsrandje (hoe noem je zo iets?!) een kwartslag te draaien is, zo zijn ze nog makkelijker te verstellen.

De fijne voorstoelen vinden het niet nodig om naar voren te schuiven als er passagiers achter hen willen zitten. Alleen de rugleuning klapt om. Desondanks is er nog aardig op de achterbank te komen. Helaas, de ruimte daar is niet overvloedig. De hoofdruimte gaat nog, maar beenruimte...nee die is er niet in voldoende mate voor mensen boven de 1 meter 70. Veel concurrenten bieden op dit vlak meer.

De kofferruimte is echter wel voldoende groot. Deze is nog uit te breiden door de zitting en de leuning van de achterbank in twee delen neer te klappen. De zitting gaat heel eenvoudig voorover. Niet, zoals meestal, achteraan vastpakken en naar je toe klappen, maar aan de voorkant omhoog halen en naar voren laten scharnieren. Handig, al voelt de constructie wat slapjes aan. Ouderwets is wel dat de hoofdsteunen niet op hun plaats kunnen blijven. Waar moeten je die nu kwijt? Bij eventuele banden pech geen gedoe met spuitbusjes; de Ibiza is uitgerust met een volwaardig (stalen) reservewiel.



Over uitrusting gesproken. Ten opzichte van de Reference-uitvoering biedt de Sensation voor € 855 het volgende meer: 15-inch lichtmetaal, mistlampen, bumpers en spiegels in kleur, automatische airco en cruise control. Én natuurlijk de 25 pk extra. Een mooi pakket, zeker, maar ik heb een boordcomputer, elektrische spiegels en een geïntegreerde radio gemist. Het volgende uitrustingsniveau, Sport, ligt toch bijna € 1.800 verder. Een boel geld maar voor de liefhebber een mooi pakket, met grotere velgen, sportstoelen en een steviger onderstel. De Sport kent ook meer optiemogelijkheden, maar dat drijft de prijs uiteraard verder op.

Het rijden

Al bij het starten komt er een brommetje uit het vooronder. Klinkt veelbelovend. Helaas kent de 1.4i-16V het karakter van een onvervalste zestienklepper. Onderin de toeren is er echt niemand thuis. De technische gegevens laat dit ook wel zien. Maximaal 126 Nm koppel bij pas 4400 toeren per minuut. Lage toeren laat hij probleemloos toe, maar een duw op het gaspedaal geeft geen pittige respons. Alles behalve dat zelfs. Maar, door één of twee tandjes terug te schakelen met de pook van de perfect schakelende vijfbak komt zijn temperament naar boven. Door de lekker op elkaar aansluitende bakverhoudingen gaat de Ibiza er met 100 pk lekker van door. Met een mooie sportief klinkende snerp op de achtergrond, want over het geheel genomen zit het met de geluidsisolatie wel goed. Zijn enthousiasme bij hoge toeren heeft wel tot gevolg dat bij een snelheid van 120 km/h de toerenteller al op 3.750 toeren staat.



Totaal geen trekkracht onderin, maar laat wel een sportieve snerp horen

Het weggedrag is om door een ringetje te halen. Ik zou de Ford Fiesta er voor een goed vergelijk direct naast moeten hebben om te zien welke strakker is, maar de Ibiza rijdt erg goed. Wel zeker is dat hij wat comfortabeler is dan de genoemde concurrent van Ford. Aan drempels en oneffenheden in het wegdek heeft hij een wat minder grote hekel. De bochten rondt de enthousiaste Spanjaard, voorzien van banden in de maat 195/55 R15, met gemak op hoge snelheid. Als het te gek wordt treedt er op een vertrouwde manier onderstuur op dat door gas minderen eenvoudig te beheersen is. Aan lastwisselingen en snelle stuuracties heeft de Ibiza lak, zou hij met sportonderstel nog fijner, lees: scherper, rijden?



Slot

Een goed besluit van Seat om de Ibiza aan te passen aan de tand des tijds. Aan enkele details is te merken dat het model al vrij lang meedraait, maar toch is het nog steeds een erg fijn rijdende auto. Ondersteltechnisch gezien kan hij echt goed meekomen in zijn klasse. Jammer dat de 100 pk-benzine motor onderin heel wat power te kort komt, maar het is geen straf om dat door wat schakelen op te lossen. Het Sensation-actiemodel is een zeer sterke aanbieding, al mist er nog het één en ander aan standaarduitrusting. Voor € 15.250 biedt de concurrentie ook het nodige aan, dus het is voor Seat een hele uitdaging om een mooi aantal Ibiza's af te zetten. Renault is nog maar net met een geheel nieuwe Clio op de markt (ruimere uitrusting, meer ruimte) en Fiat met de Grande Punto (scherp design, nette prijzen). Als klap op de vuurpijl komt aan het einde van dit jaar Nederlands (bijna) meest geliefde merk, Opel dus, met de Corsa op de proppen.



Typische Ibiza-lijn

Plus

- + Geslaagde wijzigingen exterieur
- + Weg- en schakelgedrag
- + Goede geluidsisolatie

Min

- Zitruimte achterin
- Trekkkracht bij lage toeren
- Uitrustingsmissers