



Michel van Breugel
17 oktober 2008

© Rijtesten.nl

Jonge doelgroep

Na de introductie van de vijfdeurs Ibiza is nu ook de driedeurs gelanceerd. De nieuwe Ibiza SC, kort voor SportCoupÃ©, moet hiermee een jonge doelgroep aanspreken. Dit gold ook al voor de vijfdeurs, maar de SC benadrukt dat met zijn sportieve uitstraling. Daarnaast wil Seat niets weten over een driedeurs, maar noemt deze carrosserievariant een "coupÃ©", wat volgens de Spanjaarden beter in de mond ligt. Vooral jongere autokopers zonder kinderen vragen zich af wat een auto met achterportieren voor nut heeft als je de achterbank nauwelijks gebruikt. Een logische gedachte, een driedeurs ziet er immers veel cooler uit. Dat de achterbank dan nauwelijks bereikbaar is voor passagiers waarvoor de bestuurder telkens moet uitstappen is dan bijzaak. Is de SportCoupÃ© meer dan alleen een vijfdeurs met twee deuren minder?



© Rijtesten.nl

SportCoupÃ©

Als we kijken naar het model dat de SC aflost, heeft Seat werkt gemaakt van de nieuwe generatie. Het sportieve accent was bij het uittredende model ver te zoeken, hij leek bovendien veel op de vijfdeurs variant. De Spanjaarden hebben naast een eigen naam ook een ander karakter aan de driedeurs meegegeven. Het nieuwe 'Arrow Design' stijlconcept heeft geresulteerd in eenvoudige en duidelijke geometrische lijnen. Dankzij die nieuwe ontwerptaal oogt de voorkant bijzonder sportief, ook door de plaats en vorm van opvallende, scherpe koplampen en de radiatorgrille. Duidelijke en scherpe lijnen kenmerken de door Luc Donckerwolke getekende carrosserie. Vooral opvallend is de oplopende lijn in de voorbumper. Die lijkt de koplampunits als het ware te omsluiten. De neus krijgt een lager gepositioneerde grille terwijl de voornaamste vouwen en naden vooraan een pijl vormen.

Seat Ibiza SC 1.4 Stylance

Om ervoor te zorgen dat de drie- en vijfdeurs duidelijk van elkaar verschillen heeft Seat bij de SC meer de nadruk gelegd op dynamiek. Aan de voorzijde zijn beide modellen exact gelijk, maar vanaf de A-stijl is geen carrosseriepaneel meer hetzelfde en zelfs de daklijn is verlaagd. De dalende vouwlijn op de flank kreeg het gezelschap van een tweede plooilijn die in tegengestelde richting over de achterste wielkasten geschikt wordt. Bij de vijfdeurs mondt die uit in de lichtunits, maar de SportCoupÃ© heeft slankere achterlichtunits. Vooral de achterste raamstijlen geven de SC iets eigenzinnigs, wat hem tegelijkertijd weer gedronger en agressiever maakt dan de elegantere vijfdeurs. In het oog springen daarbij vooral de brede schouders. De oplopende lijn geeft de Ibiza een lekker dik aanzien.

Een dakspoilertje en een hoge bumper maken dat beeld compleet. Want ondanks de kunstig gespannen koets, kan de Ibiza SC niet verbergen dat hij vrij hoog is (1,42m bij een lengte van 4,03m) en zijn daklijn nauwelijks afloopt. De drie verschillende uitvoeringen vertalen zich ook in het exterieur. Zo zijn er bij de uitvoeringen verschillende lichtmetalen velgen onder de Ibiza gemonteerd. Ook is de SC in vier flitsende kleuren leverbaar, Lumina Oranje, Galia Blauw en Limette Geel. Op deze manier kan je de SC nog persoonlijker en opvallender maken.



Kwalitatief top

De nieuwe Ibiza oogt veel stoerder en volwassener dan zijn voorganger. Hij is dan ook 10 centimeter langer geworden. Opvallend is de originele, sierlijke en ook sportieve vormgeving. Het dashboard is uit fraaie materialen samengesteld, die de kwaliteit onderstrepen. En ook in de rest van het interieur zie je het sportieve karakter terug. Bij het ontwerpen van het interieur van de nieuwe driedeurs Ibiza hebben de ontwerpers getracht om de belangrijkste instrumenten zoveel mogelijk naar de bestuurder toe te richten, om in het interieur dezelfde sportiviteit te bewerkstelligen als aan de buitenkant. Dat is zonder meer gelukt, onder andere dankzij de sportieve rijpositie van de bestuurder, waarbij de stoel 22 mm lager is geplaatst t.o.v. vorig model, wat velen zullen bejubelen. Het zitmeubilair verdient overigens nog meer aandacht, de stoelen zitten "zeker in zijn klasse" opmerkelijk goed. Hier is het gewoon weg goed in vertoeven, ook op lange ritten. De verstelbaarheid is matig, maar samen met het

verstelbare stuurwiel is een goede zit wel te realiseren.

Ondanks de wijzigingen in het interieur en de lagere daklijn zijn het ruimtelijke gevoel en de praktische bruikbaarheid volledig in stand gebleven. Hoewel Seat ongetwijfeld te maken heeft met strenge boekhouders die de kosten in de gaten houden, oogt het interieur bijzonder fraai. De kunststoffen zijn van een meer dan behoorlijk allooi, het geheel oogt bijzonder degelijk en de afwerking is onberispelijk. We missen wat Zuidelijk temperament, maar stellen ons tevreden met een Duits-degelijk beredeneerde ergonomie. Qua handigheid valt er nog wel wat te verbeteren. De radio laat zich onoverzichtelijk en te omslachtig bedienen. Op de achterbank hebben volwassenen net voldoende zitruimte. Zij zitten echter tamelijk rechtop, door de steile bankleuning. Overigens zijn alle uitvoeringen van de Ibiza SC voorzien van het Easy Entry-systeem, voor een gemakkelijke instap achterin. Achter de achterbank zijn de pluspunten overigens schaarser. De Ibiza slikt weliswaar 17 liter meer dan voorheen, maar 284 liter is niet meer dan normaal in dit segment. Bovendien moet je je boodschappen steeds over de hoge achterbumper tillen.

De Seat Ibiza SC heeft een redelijk uitgebreide standaarduitrusting. Daarnaast heeft Seat een aantal opties ontwikkeld die technologisch zeer geavanceerd zijn en voor de SC optioneel kunnen worden besteld. Naast ESP is Hill Hold Control daar een goed voorbeeld van, waarbij bij het weggrijden op een helling vergemakkelijkt wordt door de rem automatisch twee seconden langer vast te houden. Ook kunnen optioneel mistlampen worden gemonteerd die automatisch inschakelen bij het nemen van een bocht met een snelheid tot 40 km/u, waarbij ze zorgen voor een beter zicht.



Verrassend sportief

Van het starten van de benzinemotor zal de bestuurder niet direct koud of warm worden. De 1.4 krachtbron in het vooronder laat dan ook maar weinig van zich horen, daarnaast zijn de geluiden die hij veroorzaakt niet direct indrukwekkend. Maar wat wil je, de SC wordt momenteel nog alleen geleverd met 1.2, 1.4 en 1.6 benzinemotoren. Krachtigere versies volgen later. Na de testperiode kunnen we concluderen dat de prestaties van de gereden krachtbron tegenvallen. De 1.4 is minder pittig dan je bij zo'n sportief ogende auto zou verwachten. Je moet hem goed op toeren houden, anders valt zijn trekkracht echt tegen. Vooral bij snel optrekken moeten de tachtig paardenkrachten fors aan het werk om de bijna duizend kilo wegende SportCoupé enige vaart te geven. Boven de 100km/h gaat het allemaal niet zo hard meer, bij inhalen heb je snel behoefte aan iets meer vermogen.

Standaard zijn alle motoren gekoppeld aan een handgeschakelde vijfversnellingsbak. Deze vijfbak schakelt goed, maar had wel iets meer weerstand mogen bieden. De 105 pk sterke 1.6 benzine kan bovendien ook worden gecombineerd met de nieuwe, efficiëntere zeventraps DSG-versnellingsbak, een primeur in dit segment. Met kortere overbrengingen zorgt deze nieuwe, automatische versnellingsbak met dubbele koppeling voor snellere acceleratieprestaties in de Ibiza SC. Daarnaast heeft dit systeem een opvallend laag brandstofverbruik tot gevolg, omdat de zevende versnelling bij uitstek geschikt is voor lange afstanden op de snelweg. Ook de gereden benzinemotor van deze Ibiza blijkt verder niet te rumoerig te zijn en ook zijn gemiddelde verbruik van 1 op 15 mag er zijn.

Seat krijgt binnen de VW-groep als eerste de beschikking over het nieuwe platform voor het B-segment. Daarop vinden we straks ook onder meer de VW Polo en Skoda Fabia. Een onderstel dat zich voorbeeldig voorspelbaar en goed controleerbaar voordoet. En waar overduidelijk gÃ©n enkele Spanjaard met z'n vingers heeft aangezet, de afstelling is zonder meer Duits. De auto veert comfortabel genoeg, maar de carrosseriebewegingen door oneffenheden in de weg maken hem soms wat onrustig. De Seat ligt steviger op de weg dan menig concurrent en stuurt lekker direct, maar ook erg licht. In het begin moet je hier ontzettend aan wennen, maar eenmaal gewend is de wendbaarheid van de Ibiza opvallend groot. Er zijn vier factoren die direct van invloed zijn op de sportieve wegligging van de nieuwe Seat Ibiza SC: zijn grote spoorbreedte, de lange wielbasis, grote wielen en een verbeterde Agile Chassis-structuur die direct de wielophanging, besturing en remmen beïnvloedt. Het stuurgedrag past in ieder geval geheel in de lijn der verwachtingen.



Stoer is het woord

Om zijn ambities te benadrukken heeft de driedeurs Ibiza de toevoeging SportCoupÃ© gegeven. We kunnen er over discussiÃ©ren of die naam wel echt past bij een auto als deze, maar het onderstreept wel zijn karakter. De Ibiza is lekker vlot vormgegeven, stuurt zeer goed en heeft een prettig onderstel. Op dat gebied is de sportiviteit dan ook geen punt van discussie. Het motorengamma is voorlopig echter wel beperkt. In de nabije toekomst zullen ook de milieuvriendelijke ECOMOTIVE en de snelle FR- en Cupra-versies hun opwachting maken. Net als de Ibiza vijfdeurs wordt de nieuwe Seat Ibiza SC in ons land leverbaar in drie uitrustingsniveaus: Reference, Stylance en Sport-Up. Daarbij wijkt de invulling van de uitvoeringen nauwelijks af van die van de vijfdeurs.

De SportCoupÃ© is gemiddeld maar â,-100 goedkoper dan de vijfdeurs. Het verschil is

Seat Ibiza SC 1.4 Stylance

zo gering dat kopers voor de meest praktische ruimte om de SC heen zullen lopen. Een klein verschil, merkt u ongetwijfeld op, maar de SC is wel standaard voorzien van lichtmetalen wielen in tegenstelling tot de vijfdeurs. De instapmotor, de 1200cc benzine, lijkt ons wat ondergemotoriseerd voor de toch sportief aandoende SC. Voor echte waardering zal echter gewacht moeten worden op de sterker gemotoriseerde varianten waar deze auto, en vooral het onderstel zich meer bij zal thuisvoelen. Seat scoort al vele jaren goed met de Ibiza. In ons land is het model goed voor een derde van de Seat-verkopen. Nu de nieuwe driedeurs uitvoering zich aandient, moet er door de verkopers ongetwijfeld nog een tandje worden bijgezet want de SportCoupé oogt uitermate appetijtelijk.

Plus

- + Dynamisch weggedrag
- + Precies stuurgedrag
- + Kwaliteitsindruk

Min

- Matige prestaties motor
- Gevoelloze versnellingsbak
- Plaatsing Lifehamer