



Bjorn Blokzijl
28 juli 2017

Perfekte reis

Al voor de overname door Volkswagen was Seat succesvol met de Ibiza. Mede door een samenwerking met Porsche had het merk een sterke troef in handen met deze compacte auto. In 1993 kwam - op basis van de Polo - een geheel nieuwe versie op de markt die de verkoopcijfers tot een hogere waarde moest brengen. Dit succes kwam ook zeker, gezien het feit dat in deze jaren tot op vandaag de meeste Ibiza's werden verkocht. Wij reden de vijfde generatie van Barcelona naar Leusden. Hoe deze reis van ruim 1.800 kilometer is verlopen, lees je in de blog. Wat de kwaliteiten en de mindere kanten van deze belangrijke B-segmenter zijn, vind je in dit uitgebreid testverslag.



Dynamisch in zijn genen

Seat moet het meest dynamische merk binnen VAG zijn. De modellen van de afgelopen jaren zijn inderdaad meer op sportief rijgedrag geënt dan die van de andere merken in het concern, zeker in de compacte klassen. De nieuwe Ibiza is meer dan wat het merk de afgelopen jaren heeft beloofd. De derde generatie had al een vrij dikke uitstraling en ook het strakke lijnenspel van de vorige Ibiza mag er zijn, maar de huidige geeft je door de - sterk op de Leon gelijkende - sportief uitziende neus en brede achterzijde meer dan ooit de indruk dat je in een klasse hoger onderweg bent.

Het lijnenspel lijkt op dat van de vorige generatie, maar de afmetingen spreken boekdelen. In de lengte veranderde er niet zoveel. Toch groeide de breedte met bijna 10 centimeter. Dit doet een hoop goed voor het uiterlijk van deze compacte auto, wat vooral aan de achterzijde duidelijk is. Haal je de nieuwe Ibiza in, dan moet je twee keer kijken of je niet een compacte middenklasser voorbij rijdt. Gezien het uiterlijk - met de fraaie 17 inch wielen - en de forse buitenmaten, is de Ibiza wederom een enorme stap voorwaarts ten opzichte van de vorige generaties. De familieband met de Leon is

Seat Ibiza 1.0 TSI Xcellence

overduidelijk, maar een schande is het zeker niet. Hoewel die auto in deze vorm al vier jaar op de markt is, is het nog steeds één van de fraaiste auto's in zijn klasse.

Door deze gelijkenis is het zelfs de vraag of andere auto's in dit zwaar bevochten B-segment de Ibiza gaan verslaan op het uiterlijk vertoon. Net als bij veel van deze concurrenten is de Ibiza enkel te verkrijgen met vijf deuren, aangezien het gros van de consumenten hier voor kiest.



Volwassen en ruim

Met enkel een volwassen uiterlijk kom je er niet in één van de meest succesvolste segmenten. Juist het interieur was hetgeen dat bij de vorige generaties tegenviel en ten opzichte van de rest van zijn concerngenoten duidelijk de minste aandacht had gehad. Aan aandacht heeft de nieuwe Ibiza overduidelijk geen tekort gehad deze keer. Hoewel het geheel - behalve de gekleurde en bovengemiddeld goed zittende stoelen - wel erg zwart is, is het met gevoel voor detail en praktische bruikbaarheid ontworpen. Zo zit alles waar je het verwacht en werkt het op een zelfde logische manier. De grootste

stappen voorwaarts zijn gemaakt op het materiaalgebruik.

Niet alleen zien de gebruikte kunststoffen er hoogwaardiger dan ooit uit, ook de beeldschermen aan boord van de Seat mogen er zijn. Het centrale scherm voor de bediening van het multimediasysteem heeft een erg hoge resolutie en werkt intuïtief. Daarbij berekent hij zelfs de meest complexe routes snel. Tussen de klokken vinden we het tweede scherm. Hoewel deze in twee kleuren wordt weergegeven, doet het toch hoogwaardig aan. Niet alleen de verbruikscijfers worden weergegeven, ook het navigatiesysteem en de diverse hulpsystemen laten zich op dit scherm bedienen.

Qua ruimtegebruik zet de nieuwe Ibiza geen nieuwe standaarden, maar ondanks zijn sportieve uiterlijk is de binnenruimte behoorlijk indrukwekkend. Voor- en achterin zit je ruim - zeker voor dit segment - en ook de bagageruimte van minimaal 355 liter is meer dan we gewend zijn. Zo zijn de Clio, Swift en 208 aanzienlijk minder ruim.



Combineren

Zoals gezegd is Seat hét sportieve merk binnen het concern. Hoewel hij nog steeds strak gelijnd is, is de auto een stuk volwassener geworden zowel qua exterieur als interieur en werd hij enkele kilo's zwaarder. Dit lijkt geen goed nieuws voor de wendbaarheid, maar niks is minder waar. De combinatie tussen het goed uitgebalanceerd onderstel, de directe besturing en de heerlijke aandrijflijn - in dit geval een 1.0 TSI met 115 pk, gekoppeld aan de 7-traps DSG-automaat - maken de auto tot een echt scheurijzer.

Zeker als de sportstand van de automaat wordt ingeschakeld ga je vlot door bochten en neem je steile hellingen zonder moeite. Toch blijkt de auto op lange stukken snelweg niet nerveus te zijn. Ook na meer dan 900 kilometer rijden op één dag stap je niet met bezwete handen uit de auto. Helaas is de rand van het stuurwiel aan de dunne kant. Bestel je de auto als FR dan is hij voorzien van een dik stuurwiel, maar ook in de kleine Mii is een exemplaar gemonteerd dat wat lekkerder vastpakt. Ondanks het uitdagende karakter van de combi van het onderstel en de aandrijflijn, gedraagt de auto zich rustig en zuinig als de pook van de automaat weer in 'D' wordt gezet.

Met een gemiddeld verbruik van 6.5 liter per 100 kilometer is het geen enorm zuinigheidswonder, maar gezien de grote hoeveelheid snelweg- en bochtige-bergweggetjes-kilometers, is het toch een nette waarde. Bijzonder is ook de cruise-control die ook de bestuurders links voor je in de gaten houdt. Op zich zijn ook wij tegen het rechts inhalen, maar op een lange uitvoegstrook is deze hulp niet altijd een fijne toegevoegde waarde.



Pakketten of juist individualisatie?

Als basisversie staat de 1.0 MPI Reference op de prijslijst. Het is de enige motorisering die met dit uitrustingsniveau te verkrijgen is en hij is ook enkel hiermee te bestellen.

Met een prijs van 15.400 euro is het vooral een lokkertje, maar zeker niet de versie waar je uiteindelijk mee naar huis gaat. In een sportief ogende en sturende auto wil je ook de nodige pk's onder de motorkap. Hiervoor heeft Seat twee varianten van de 1.0 TSI in de aanbieding. De lichtste heeft een maximum vermogen van 95 pk en is gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak. De voorlopig sterkste Ibiza beschikt over 115 pk en een handbak met zes verzetten. Een automaat volgt later op de prijslijst - al was de door ons gereden auto er al van voorzien. Ook wordt binnenkort een 150 pk sterke viercilinder aan het gamma toegevoegd.

Beide versies van de geblazen éénliter driepitter zijn uit te rusten in stappen van de niveaus: Style, Style Business Intense, Xcellence, FR en FR Business Intense. De Style is standaard voorzien van zaken als een handbediende airco, cruise-control en een met leer bekleed stuurwiel. Voor een stap hoger betaal je 700 euro en krijg je zaken als het

Seat Ibiza 1.0 TSI Xcellence

mooie navigatiesysteem, parkeersensoren voor- en achter met een achteruitrijcamera en adaptieve cruise-control. De Xcellence is niet de volgende stap, maar is een alternatief voor de Business Intense. Dit niveau onderscheidt zich door zijn bijzondere grijze spiegelkappen, fraaie bekleding van de stoelen, 15 inch lichtmetaal en chromen raamomlijsting. Gek genoeg is op dit pakket geen Business Intensive toe te voegen. Aan de sportieve top van het gamma staan de FR en - net als bij de Style - de Business Intense. Climate-control, sportstoelen, een sportonderstel en 17 inch grote wielen zijn een kleine greep uit de flinke lijst aan extra's. Gelukkig zijn veel van de opties ook los te verkrijgen, waardoor je je Ibiza geheel aan eigen smaak kunt aanpassen.



Niet goedkoop, toch onderscheidend

Tijdens een rit van ruim 1.800 kilometer, via diverse soorten wegen, leer je een auto uitgebreid kennen. Dat we enthousiast zijn over de progressie die het merk heeft gemaakt bij de ontwikkeling van de nieuwe Ibiza, blijkt uit de lovende woorden over het ruime en luxe interieur, de combinatie tussen het onderstel en de motor én de fraaie looks. Het koopje van de week is de Ibiza door deze kwaliteiten echter niet meer. De

Seat Ibiza 1.0 TSI Xcellence

door ons gereden Xcellence kost minstens 20.300 euro en dan beschik je nog niet eens over het fraaie multimediasysteem met navigatie. De FR Business Intense heeft wel alles wat je wenst en kost dan ook 21.100 euro. Toch hoeft de auto gezien zijn waslijst aan onderscheidende pluspunten niet meer de goedkoopste in zijn klasse te zijn om aantrekkelijk te blijven. Seat heeft zichzelf met de nieuwe Ibiza een goede dienst gedaan en een auto op de markt gebracht waar de concurrentie zich op kan gaan richten de komende jaren.

Plus

- + Erg prettige combinatie tussen motor en automaat
- + Fraaie looks
- + Ruim interieur

Min

- Dunne rand van het stuurwiel
- Donker interieur
- Adaptieve cruise-control niet altijd praktisch