Dennis van 't Kruis
21 juli 2007

Zonder struikelen op 3 poten

Waarschijnlijk zal er flink tegengestribbeld worden, maar je kunt automobilisten in twee hokjes indelen. Boven het ene staat autogebruikers en boven het andere autoliefhebbers. De liefhebbers willen hun Ibiza met veel vermogen en lichtmetalen velgen, de gebruikers willen vooral een vervoersmiddel dat hen van A naar B brengt en daarbij zo min mogelijk brandstof verbruikt. Een persoon die een auto ziet als verlengstuk van zijn persoonlijkheid koopt liever een vijf jaar oud exemplaar met een hoop accessoires, intussen kiest het andere kamp voor de instapper met de maagdelijke kilometerstand. Daartussen vallen alle andere gradaties op deze schaal. Bij de huidige Ibiza, of liever gezegd, de auto van deze test zijn er eigenlijk maar drie punten die echt verraden dat het om het instapmodel gaat.

Vreemde eend in de Seat-bijt

Het eerste van die punten zijn de kunststof wieldoppen op de stalen velgen. Meestal de belangrijkste clou dat je het met de goedkoopste uitvoering te maken hebt. Deze zijn standaard te vinden op de Selection en de Reference. Hoewel de doppen niet lelijk zijn

qua design, maken ze de auto niet echt af. Een voordeel is natuurlijk wel dat ze makkelijk schoon te maken zijn, en dat ze eventueel goedkoop te vervangen zijn, mocht je dat willen of moeten als je er bijvoorbeeld een bent kwijt geraakt of hebt beschadigd. Kun je er toch niet mee leren leven, dan staan er enkele lichtmetalen velgen in de brochure waar je uit kunt kiezen. De keuze begint bij â‚¬149 per stuk voor een setje 14 inch vijfspaaks velgen. Die zijn echter niet veel mooier dan de wieldoppen, dus als je toch al bezig bent met geld uitgeven, doe het dan goed en kies voor de 16 inch (Speedline 10-spaaks, â‚¬229 per stuk) of de 17 inch (OZ 5 spaaks â‚¬249 per stuk)

Als je naar de andere modellen van Seat kijkt, vraag je jezelf af waarom de Ibiza nog de oude design filosofie volgt. Autoâ€™s als de Toledo, Altea en de Leon wijken stuk voor stuk af van het conventionele pad. De silhouet van de figurerende Spanjaard lijkt nog sterk op de wagen die in 1993 door dit merk op de markt werd gezet. Dat is geen nadeel, het geeft dit type een herkenbaar en vertrouwd uiterlijk. En dat is goed, want de huidige Ibiza is een lekker sportief uitziend wagentje met veel uitstraling. De belangrijkste verschillen met de voorgaande modellen zitten vooral in de speelsere vormen van de koplampen en de achterlichtunits. In tegenstelling tot de concernbroeders, de Volkswagen Polo en Skoda Fabia, wordt de Ibiza wel geleverd met volledig meegespoten bumpers. De spiegelkappen blijven wel zwart. De enige optie op de testauto is het Emocionrood op de huid van de auto, waar â‚¬195 voor moet worden bijbetaald, waarmee het eindbedrag op â‚¬11.769 komt. Deze kleur staat hem niet slecht, maar eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het niet de mooiste kleur is waarmee de kleine Spanjaard zich kan tonen. Beter is het om toch nog maar wel â‚¬449 extra te reserveren voor metallic lak. Vooral het Brisablauw staat hem erg goed.

De deuren mag je zelf nog op de ouderwetse manier openen, dus middels een sleutel met een baard. De afstandsbediening is niet leverbaar voor de Selection. Wel is de auto uitgerust met centrale deurvergrendeling, waarbij de kofferruimte ook apart afgesloten kan worden. Je kunt met de sleutel het slot van de achterklep open laten, waarna de CV de klep op slot doet. Heb je liever dat het bagageluik altijd op slot zit, dan kan de klep met de sleutel op slot doen en heeft de CV er geen vat op. Het is wel zo dat het slot vanwege de plaatsing onder het Seat-logo niet makkelijk te bereiken is.

Spierkracht

Voor het tweede punt moet je even door het raam naar binnen kijken, alwaar je de raamslingers kan zien. Anno nu kun je daar eigenlijk zelfs op de instapper niet meer mee aankomen. Op de Selection zijn ze ook niet leverbaar. Zaken als elektrisch

verstelbare spiegels zijn pas verkrijgbaar op de Freestyle uitvoering. Dus zelfs op de Reference en de Trendstyle moet je de spiegels handmatig verstellen. Nu is dat niet zo erg, want als iemand in zijn eentje gebruik maakt van de auto, worden die knopjes toch maar zelden gebruik. Dat ligt anders voor de ramen, een portierraam open je regelmatig en hoewel de draaibeweging een simpele en makkelijke beweging is, gaat het toch na een tijdje aan je knagen dat je een splinternieuwe auto hebt, maar geen knopje voor de ramen. De enige oplossing die daarvoor te bedenken is, is de keuze veranderen van Selection naar Reference. Het verschil van â‚¬2.300 geeft je, naast andere zaken, de ramen en ook een afstandsbediening voor de deuren.

Genoeg gezeurd, we stappen in en daar vinden een overzichtelijk dashboard. Geen spannend of opzichtig sportief exemplaar, maar gewoon een ergonomisch verantwoorde middenconsole. Het stuurwiel heeft eigen styling en verschilt daarmee van de duurdere versie. Toch heeft het een leuk en misschien wel sportief te noemen design. Het materiaal dat je in je handen hebt voelt keihard aan. Als je daar eenmaal aan gewend bent, zal je zijn omvang en dikte vanzelf gaan waarderen. Zoals het een VAG-produkt betaamt zijn de stoelen behoorlijk hard. Het zal tevens ook geen verrassing zijn dat het meubilair voor een goede zitpositie en voldoende zijdelingse steun zorgt. De kleurstelling en het design op de stoelen draagt bij aan een rustige en aangename omgeving.

Als je de aangewezen persoon bent die achterin mag zitten, dan kan de gedachte bij je opkomen dat het een rit wordt waarbij je met je knieÃ«n in je nek moet zitten. En bij de eerste indruk die je krijgt van de beenruimte, kun je het gevoel niet onderdrukken dat het onvoldoende is. Toch blijkt het allemaal mee te vallen als je eenmaal zit. De vorm van de stoel voor je zorgt ervoor dat er toch meerdere centimeters ruimte overblijft. De bagageruimte oogt groot, maar blijkt ondertussen een inhoud te hebben van 267 liter. Dit kan worden uitgebreid tot 960 liter. als je de achterbank in zijn geheel omklapt. Alleen bij de Sportstyle, de FR en de Cupra is de bank in delen neerklapbaar.

Goedmoedig

Punt nummer drie zie je niet, maar kun je horen nadat de motor tot leven is gewekt. Het voortgebrachte geluid, waarvan beweerd wordt dat het niet mooi rond zou lopen, klinkt scherper dan bij een vierpitter. Men hoort liever ronde vormen en een donkere brom. Er wordt voor het gemak vanuit gegaan dan er maar weinig vermogen te vinden is onder het kleppendeksel en dat er geen sportief weggedrag te bespeuren is. Maar met 70 pk bij 5.400 tpm en 112 Nm bij 3.000 tpm worden er cijfers op papier gezet waar zelfs een viercilinder motorblok zich niet voor hoeft te schamen. De tijd van 14,2 seconden die nodig zijn om te versnellen naar de 100 km/uur is dan ook zeer redelijke. Drie cilinders presteren het best in de eerste twee versnellingen, van nul naar vijftig, oftewel de maximum snelheid binnen de bebouwde kom, wordt in vijf tellen voltooid. Daarmee kom je dus best vlot van je plaats.

Op de testroute werden we, ten gevolge van wegwerkzaamheden, vrijwel direct getrakteerd op een file. Eerdere ervaringen met dit type motor toonde zenuwachtig gedrag door een abrupt aangrijpende koppeling. Bij de Ibiza bleek deze veel beter te doseren en het filegedrag is dan ook goedmoedig te noemen. De versnellingsbak die erbij hoort heeft daarvoor de juiste verhoudingen meegekregen. Daardoor is het ook niet altijd nodig om naar de tweede versnelling terug te schakelen als je een bocht moet nemen. Het blok is voldoende elastisch voor een enigszins schakelluie rijstijl. Zo is de acceleratie van 100 naar 120 km/h energiek genoeg om niet naar de vierde versnelling te hoeven zoeken. Dat wordt een ander verhaal al je op een provinciale weg wilt inhalen, terwijl je tachtig rijd. Dan is even terugschakelen bijna noodzakelijk omdat je dan niet in juiste toerengebied zit om het even vlot te kunnen doen. Het vijfde verzet laat de auto tot een snelheid van 170 km/h opstomen. Bij 120 km/h is het toerental al 4.000 tpm Op de hogere snelheden verlang je wel naar een zesde set tandwielen, omdat er dan vrij veel geluid het interieur instroomt. Tijdens langere ritten zullen bestuurder en passagiers wel naar een rustmoment uitzien. Het motorblok geeft geen aanwijzingen dat het moeite heeft met de hogere toerentallen en het geluid is simpel te overstemmen met een goed stukje muziek.

Op snelwegsnelheden blijkt het, door de fabrikant opgegeven brandstofverbruik rond de 5,9l/ 100 km te liggen. Daarmee kan deze motor een concurrent zijn voor een diesel. De hogere prijs aan de pomp wordt gecompenseerd door de lagere houderschapsbelasting. En dan hebben we het nog niet eens gehad over het verschil in de aanschafprijs. Als je een Ibiza wilt met een diesel, dan krijg je temaken met een vanafprijs van â‚¬17.395. Voor dat bedrag staat de 1.4 TDI reference met 70 pk en eveneens drie cilinders voor je klaar. Tegenover het verschil van â‚¬6.400 krijg je, naast de optie en accessoires, het verbruik van 4,7l/ 100km en een houderschapsbelasting die â‚¬472 per jaar meer kost.

Het onderstel wordt door deze motor niet op de proef gesteld. Als je grenszoekend te werk gaat, wordt je allereerst op makkelijk te controleren onderstuur getrakteerd. Een eerdere proefrit met de, inmiddels uit de prijslijst verdwenen, 1.4 16V Sport met 100 pk toonde hetzelfde. Ook bij die motorisering liet het onderstel meer toe dan dat de motor

kon leveren. Net als bij de 1.2 misten we in de 1.4 een zesde versnelling. De toerentallen die de motor moest draaien, was bijna net zo hoog als het geluid dat er ten gehore werd gebracht. Wel met het verschil dat er onder de 1400 een veel sportiever klinkende uitlaat gemonteerd was. Het geluid dat die standaard uitlaat maakte, klonk lekker vol. De 1.4 16V Sport is vervangen door de 1.6 16V Sportstyle. Ondanks de toename in cilinderinhoud is hij toch â‚¬500 goedkoper dan de wagen die hij vervangt.

Van A naar B

Toegegeven: een heleboel mensen zullen zich te kort gedaan voelen met de auto zoals hij hier op de fotoâ€™s staat. Met name het gemis van de elektrische ramen, airco, afstandsbediening, lichtmetalen velgen zal voor velen een reden zijn om met een grote

boog om deze Ibiza heen te lopen. De twaalfklepper onder de motorkap zal ze waarschijnlijk ook niet overtuigen.

Toch zijn er hele volksstammen die deze auto met plezier zullen opnemen in hun familie. En waarom ook niet; als je gewoon een leuk en sportief uitziende auto wilt, die als voornaamste taak heeft om je van A naar B te brengen, dan voldoet deze auto aan alle eisen. Een leuke bijkomstigheid is dat de Ibiza veel duurder lijkt dan 11 duizend Euro, zelfs in deze bescheiden uitvoering. En als je eenmaal bent gewend aan de driepitter en hebt geleerd hoe je ermee moet omgaan, dan blijkt deze auto toch nog prima prestaties te leveren. En dan wordt de keus voor de instapper steeds minder gek. En zeg nou zelf: 120 km/h in deze auto is even snel als 120 km/h in een auto die veel meer vermogen heeft.

Plus

+ Snel genoeg
+ Zuinig
+ Ondanks alles veel auto voor je geld

Min

- Raamslingers
- Geluidsniveau
- Niet volgens de huidige designfilosofie van Seat