



Arnold van Schepen
4 augustus 2012

Een punt tweetje

Het meest roerige segment in de autohandel is het B-segment. Of het nu gaat om gebruikte auto's of nieuwe, auto's in deze categorie zijn gewild en de concurrentie is moordend. De Seat Ibiza is in zijn huidige vorm nu vier jaar op de markt en dat betekent in autoland hoog tijd voor een facelift en technische update. Kan hij er weer een paar jaar tegenaan? Een test met de nieuwe Ibiza SC 1.2 TSI zal het uitwijzen.



Bijgepunt of afgevlakt?

De uiterlijke wijzigingen aan de vernieuwde Ibiza springen het meest in het oog wanneer je een auto met bi-xenon verlichting ziet. De koplampen zijn getooid met een led-strip die de familiebanden met Audi duidelijk onderstreept. Bij nadere inspectie valt het op dat de overstekende rand van de motorkap boven de koplampen is verdwenen; de Seat-designers hebben de koplampen, motorkap en grille helemaal strakgetrokken en daarmee is een markant designaspect van de Ibiza verdwenen. Jammer, want daarmee is iets eigens van de Ibiza verloren gegaan. De achterlichten zijn ook aangepakt, de indeling van de lampen is gewijzigd en ze worden van ledjes voorzien bij de genoemde bi-xenon koplampen. Bekijk je de SC vanaf de zijkant, dan staat er een behendig wagentje waar je zijn leeftijd van dik vier jaar niet aan ziet. Het design doet recht aan de "C" van coupé in de typeaanduiding en de kleur Apoloblaauw staat de Ibiza erg goed. De meerprijs van bijna vierhonderd euro is goed besteed aan deze

Seat Ibiza SC 1.2 TSI Style Ecomotive

lakkleur. De overige cosmetische en technische wijzigingen moeten we met een vergrootglas zoeken. Zo is het instrumentencluster beter afleesbaar gemaakt en slikt het handschoenvak tegenwoordig bijna elf liter.



Familieverhoudingen

Over de geringe wijzigingen in het interieur kunnen we flauw doen, maar we laten het omdat het interieur zeker zijn kwaliteiten had en heeft. Onze Ibiza is voorzien van sportstoelen met leren bekleding en elektrische verwarming, we kennen ze nog uit de Ibiza ST. Ze kosten dik 1.200 euro, maar ze zijn de moeite waard. Of je kort of lang van stuk bent: je zit altijd goed en je hebt uitzicht over een opgeruimd dashboard. Het is duidelijk dat het moederconcern inspraak gehad heeft bij de totstandkoming van het interieur. Het design is zakelijk en strak maar krijgt een sportieve noot door de helderrode dashboardverlichting. Ook aan het materiaalgebruik en de afwerking kun je

zien dat je met een VAG-product te maken hebt en dat is niet louter positief bedoeld. Volkswagen AG waakt er voor dat de Seat-modellen niet teveel van de oogappels in de familie (in dit geval de Polo) afsnoepen. Misschien is de Ibiza om die reden bedeed met een dashboard waarvan de bovenkant met hard kunststof is afgewerkt, net als de deurpanelen. Vanonder de vloermatten koekeloeren twee computerkasten om het randje die bovendien wat losjes op het tapijt zijn geschroefd. Het zijn geen zaken om wakker van te liggen, of van de aankoop af te zien, maar de plaats in de VAG-hiërarchie pakt voor Seat op deze manier wel erg negatief uit.

Ons testexemplaar is voorzien van een aantal extra's die het comfort, de veiligheid en het plezier aan boord ten goede komen. De meerprijs voor alle opties bedraagt 5.360 euro, en dat is een slok op een borrel wanneer je bedenkt dat de Ibiza 1.2 TSI Style verkrijgbaar is voor net geen 17 mille. Een aantal van deze opties is voor € 495 verkrijgbaar door het tijdelijke Business Pakket te bestellen. Afgaand op een uitspraak van een zegsman van Seat kunnen we "tijdelijk" tussen aanhalingstekens schrijven omdat het pakket wel eens een blijvertje kan worden. In het pakket zitten een uitbreiding van het audio-systeem (extra speakers, bluetooth en USB), getinte ramen achter, climatronic, parkeersensoren achter, een middenarmsteun plus opbergpakket voor de kofferruimte en het Technic pakket. In dat laatste pakket zitten dan weer de cruise control, licht- en regensensoren, elektrische ramen en spiegels en een zelfdimmende binnenspiegel. De prijs van ons testmodel is gebaseerd op een optelsom van alle afzonderlijke opties en niet op deze actieprijs.



Soepele aandrijflijn

De 1.2 TSI doet dienst in diverse modellen van het VW-concern en de Ibiza is een van de kleinere die voortbewogen wordt de 105 pk sterke vierpitter. De droge cijfers wekken geen hoge verwachtingen over de prestaties; een rijklaargewicht van 1.095 kilo en een koppel van 175 newtonmeter zullen niemand achterover doen vallen. Maar wanneer je even verder leest zie je dat het koppel tussen 1.550 en 4.100 toeren per minuut paraat is, en dat zul je in de praktijk wel moeten voelen. En dat blijkt inderdaad zo te zijn, al komt de 1.2 TSI echt goed op stoom vanaf 2.000 toeren. De motor is ontworpen om trekkracht te leveren bij lagere toerentallen: twee kleppen per cilinder en een ondervierkante boring / slag verhouding. Ondanks de kleine cilinderinhoud ligt daar al de basis voor een motor die op trekkracht ontworpen is. Tel daarbij de aanwezigheid van een turbo met laadluchtkoeling op en je ziet het levensdoel voor deze motor: trekkracht bij lage toeren. In de vorige test van de Ibiza met deze motor was deze

gekoppeld aan de DSG bak, wij moeten het doen met een prettig schakelende handbak met vijf versnellingen.

SC staat voor Sport Coupé en zelfs met de 1.2 TSI onder de motorkap lijkt de letter "S" in de typenaam op zijn plaats. Okay, het is geen GTI of FR, maar de Ibiza is een lekker vlot wagentje. 80 km/u staat zo op de teller en wanneer je er niet regelmatig naar kijkt, rijdt je zomaar te snel. De 1.2 TSI is vlot, maar ook lekker stil. Op de snelweg begint de luchtweerstand vat te krijgen op de prestaties van de Ibiza, maar de noodzaak om terug te schakelen voor een inhaalactie is er nauwelijks. Het motortje is soepel genoeg om in de vijfde versnelling vlot van de 100 naar de 140 te gaan. Alleen wanneer je met een startsnelheid van 80 km/u wilt gaan inhalen is het raadzaam om een verzet lager te kiezen. Zoals gezegd is het motortje ontworpen op lagere toeren, maar dat wil niet zeggen dat het boven de 4.500 krukasomwentelingen per minuut schluss is. Ook in hogere toeren zit er genoeg leven in het blokje en blijft de geluidsproductie, en dan met name de toon van het geluid, ruimschoots binnen de perken. Helaas neemt het windgeruis over de spiegels en A-stijlen wel duidelijk toe, zeker met wind tegen. Op de langere afstand wordt dit op den duur vermoeiend.



Drupje benzine, korreltje zout

Het kofferdeksel kreeg het "Ecomotive" embleem opgeplakt - een van de weinige zichtbare gevolgen van de technische update die gepaard ging met de facelift. De CO₂-uitstoot daalde namelijk zes gram ten opzichte van de pre-facelift versie. Met een uitstoot van 113 gram CO₂ per kilometer en een knalgroen A-label moet de Ibiza SC de aandacht trekken van bijtellende tweepersoonshuishoudens. De ruimte achterin houdt namelijk niet over, niet in de hoogte en evenmin in de lengte. Twee volwassenen kun je eigenlijk niet met goed fatsoen achterin vervoeren, en ook kinderen die in zitjes vervoerd moeten worden hebben niet de tijd van hun leven op de achterbank van de SC. Enerzijds vanwege de oplopende raamlijn die hun uitzicht beperkt, maar vooral ook omdat de instap voor hen of hun ouders niet overhoudt. Vooral wanneer ze in de gordels geholpen moeten worden. Seat vraagt 80 euro voor een easy-entry systeem dat de instap vergemakkelijkt en dat is alleen verkrijgbaar op de passagiersstoel. Het

moge duidelijk zijn: huishoudens met kinderen of kindervens zullen door de Seat-dealer niet op de Ibiza SC gewezen worden maar zonder twijfel op de vijfdeurs of ST.

Voor zo lang het duurt zullen Seats Ecomotive-uitvoeringen gepaard gaan met geringe bijtelling en lagere wegenbelasting. Dit alles is gebaseerd op uitstoot- en verbruikscijfers die onder laboratoriumomstandigheden tot stand kwamen. Slechts af en toe lukt het ons bij een test om die cijfers te benaderen of zelfs te verbeteren, maar doorgaans kunnen we ze met een korrel zout nemen. Bij de Ibiza is dat niet anders. Bij een zuinigheidsritje over 80- en 100 km wegen en een strikte naleving van de schakeladviezen haalde de Ibiza een verbruik van 5,6 liter per honderd kilometer. Maar bij een normale en anticiperende rijstijl haalden we op zijn best 6,3 liter, oftewel net geen 1 op 16. Een logisch gevolg van het feit dat de turbo vrijwel altijd koele ademlucht aanvoert. Om die aanvoer rendabel te laten zijn moet er navenant veel brandstof worden ingespoten - de 1.2 TSI is tenslotte geen lean-burn motor. De fysieke kracht van dit soort motoren is meteen hun zwakte: het vermogen is terstond beschikbaar en je gebruikt het, en daarmee neemt het verbruik logischerwijs toe.



Onopvallend goed

Met een beetje goede wil en zelfdiscipline is het brandstofverbruik nog wel wat te drukken, goed om te weten voor de particuliere koper. De leaserijder zal rekening moeten houden met praktische beperkingen van de ruimte achterin. Wat opvalt na een week rijden in de Ibiza SC 1.2 TSI is de levenslust van de motor en de vlotheid van de auto. Voor het overige vallen in eerste instantie geen zaken in negatieve of positieve zin op, zoals bij de vele andere VAG-modellen. En plots bedenk je dat je geen moment hebt moeten wennen aan de auto, de bediening van koppeling, het schakelgevoel, de werking van de cruisecontrol, de ruitenwissers, et cetera. Vanaf de eerste meter voelt alles vertrouwd. En ja, de besturing en vering zijn precies goed, niet te direct, niet te stug. En de sportieve merkwaarden van Seat zijn zichtbaar en voelbaar aanwezig, waarmee de Ibiza SC zich weer duidelijk onderscheidt van de Fabia en de Polo. In vergelijking met een jongere concurrent als de Peugeot 208 delft de Ibiza het onderspit

Seat Ibiza SC 1.2 TSI Style Ecomotive

als het gaat om (optionele) uitrusting, maar binnen de eigen familie wint 'ie het op rationale gronden. En gelukkig ook op emotionele. Want de combinatie 1.2 TSI met de Ibiza SC resulteert in een sportief Ã©Ã©n punt tweetje.

Plus

- + Trekkracht motor
- + Fijne (optionele) stoelen
- + Ergonomie

Min

- Windgeruis op snelweg
- Ruimte achterin
- Geen standaard walk-in systeem