

Seat Ibiza (1993 - 2002)

Spaans temperament

Autotest | Seat is een nieuwe weg ingeslagen. Het merk wil meer bieden dan een goedkope manier om aan een Volkswagen te komen. Seat wil de sportieve tak worden van moederbedrijf Volkswagen. Om dat voornemen kracht bij te zetten kreeg eerst de Toledo een verjongingskuur en is nu de Ibiza aan de beurt. De nieuwe Seat Ibiza oogt modern, fris en inderdaad, sportief. Maar rijdt de auto ook sportief?

Als een merk aankondigt aan een sportief imago te werken, staat menig autojournalist vooraan als het gaat om het maken van een proefrit. Maar als ondergetekende vol verwachting een testauto komt ophalen is de verbazing groot: Seat stelt een diesel ter beschikking voor de test! Waar zijn wij nou helemaal mee bezig? Het antwoord: de zeer moderne turbodiesel uit onder andere de Audi A3 in de veel lichtere en niet te vergeten beduidend goedkopere Seat Ibiza plaatsen.

Het resultaat daarvan is een heerlijk sturende auto die de claim waarmaakt sportief te zijn. Puur gebaseerd op cijfers zet deze moderne diesel prestaties neer waar een GTi uit het midden van de jaren '80 zich niet voor zou schamen. Het geheim achter die prestaties is een extra ingrediënt dat in de klasse van compacte diesel auto's een schaars goed is: een turbo. Een turbo maakt de motor soepeler en gewilliger. Zolang de turbo wakker is, verschilt het gedrag van de diesel alleen nog van dat van een benzinemotor in het geluid bij lage toeren en een minder rustige stationaire loop. Waarom dan een diesel? Omdat deze Ibiza over een testrit van zo'n 600 km een verbruik van 1 op 22,2 liet noteren!



Bij dat verbruik heeft de Ibiza geen enkele moeite met gehaaste spitsrijders mee te komen of de mindere Goden onder de stoplichtsprinters het nakijken te geven. Maar net zo makkelijk kan de Ibiza-bestuurder schakellui rijden en rondsukkelen met 1500 toeren op de teller. Bij vrijwel ieder toerental pakt de motor vergevingsgezind op. Op de snelweg is het goed opletten met de Ibiza. 120 km/u is wandeltempo voor de turbodiesel zodat bij een goed bedoelde inhaalactie ineens illegaal hoge snelheden op de teller verschijnen. Aan de door Seat opgegeven top van 180 km/u moet daarom getwijfeld worden. Voor het gevoel kan die snelheid wel eens hoger liggen!

Toch is de Ibiza het leukst in de stad. Daar komt niet alleen de fijne krachtbron, maar ook de heerlijke gooi-en-smijt besturing tot zijn recht. Watervlug is de Ibiza door de grote stad te dirigeren zonder in te leveren op comfort voor de inzittenden, want het onderstel heeft lange stevige veerwegen. Gevolg

daarvan is dat de grens van de Ibiza minder ver ligt dan die van een echte sportwagen. De auto wil graag spelen, maar de limiet is snel bereikt. Op dat moment is goed aan te voelen wanneer de auto gaat schuiven en het tijd is te onthaasten. Een diesel heeft de reputatie bijzonder lang mee te gaan en hoort dus niet thuis in de vangrail.

Geen kleurentelevisie

Niet alleen de motoren zijn nieuw, ook het uiterlijk van de Ibiza heeft belangrijke wijzigingen ondergaan. De lijnen zijn eenvoudiger en strakker geworden waarmee de stijl doet denken aan die van de Alfa Romeo 145. Die vergelijking is terecht, want met het oog op de overname van één van Alfa Romeo's vormgevers heeft Seat alvast de vrijheid genomen een auto in zijn stijl te ontwerpen. De voor- en achterkant zijn compleet opnieuw ontworpen zonder de als "Ibiza" herkenbare lijnen kwijt te raken.



Aan de achterzijde is de kentekenplaat naar Italiaans gebruik naar beneden verplaatst en heeft de "lichtbak" achterop ruimte gemaakt voor een groot Seat logo. Dat logo is tevens de handgreep van de achterklep. Door op de bovenkant te drukken scharniert het in het midden en vormt de onderkant een handgreep. Het haalt het niet bij de design-truc van de achterportieren van een Alfa Romeo 156, maar als style-element is het heel elegant.



Het interieur van de Ibiza doet sterk denken aan dat van de kleine Volkswagens. Van soortgelijke materialen heeft Seat een origineel interieur opgetrokken. Daarin springt een centraal geplaatst display het meest in het oog. Dit is helaas niet de verwachte kleurentelevisie, maar een informatiepaneel waarop gegevens van onder andere de klimaatregeling en radio zijn af te lezen. Wie tot op de dag van vandaag geen videorecorder kan programmeren, hoeft niet bang te zijn voor dit indrukwekkend ogende systeem. Het geeft in feite alleen weer hoe de radio en ventilatie zijn ingesteld.

De bediening van alle instrumenten vindt nog steeds plaats met behulp van de gebruikelijke hendels en (draai)knoppen. Nu is niet alleen aan de stand van de knop maar ook op het display te zien hoe iets is ingesteld. Echt veel voegt dat niet toe, maar zo'n display in het dashboard staat natuurlijk wel reuze interessant.

De stoelen zijn dezelfde als die van de Volkswagen Polo, wat garant staat voor prima zitcomfort en legio verstelmogelijkheden. De gebruikte materialen in de auto geven een degelijke en solide indruk. Alleen de kofferruimte is erg slordig afgewerkt; de bekleding heeft simpelweg niet de juiste vorm af zodat blank metaal zichtbaar wordt.

Hoofdprijs

Het grootste deel van de aanschafprijs van de Ibiza zit in de motor. De motor is een juweel van een turbodiesel, daarover bestaat geen twijfel. De

keerzijde is echter dat Seat geen ruimte meer zag voor luxe die bij benzineauto's in dezelfde prijsklasse als vanzelfsprekend wordt gezien. De testauto is een "Stella plus", wat betekent dat de auto is voorzien van twee pakketten met extra's.



Desondanks moet de auto het doen zonder ABS, passagiersairbag, CD-speler of elektrisch bedienbare spiegels. Daarvan is de laatste het minst bezwaarlijk, want het verstellen van spiegels is niet zo zwaar dat assistentie van een elektromotor onontbeerlijk is. Seat is wel royaal geweest met geluidsisolatie zodat het nagelen van de diesel alleen buiten de auto goed te horen is.

In de auto heeft Seat een slimme manier gevonden om de auto extra stil te maken: de fabrieksradio is gekoppeld aan de snelheidsmeter en past het volume aan aan de snelheid. Een dergelijk systeem was tot voor kort alleen voorbehouden aan de allerduurste toestellen uit de car-audio markt.

Conclusie

Een koopje is Seat niet meer. In plaats daarvan probeert Seat de sportieve tak van de Volkswagen familie te worden, waarvan deze Seat Ibiza TDi een veelbelovend begin is. De grootste verdienste van Seat is een prima stadsauto met zo veel comfort te maken dat de auto zich ook leent voor de (zeer) lange afstand. Vooral voor de lease-markt kan de Ibiza diesel daarom een uitkomst zijn voor wie de bijtelling van een lease-auto veel pijn doet. ■



Specificaties

Seat Ibiza (1993 - 2002) 1.9 TDi Stella +

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	388 x 164 x 142 cm
Wielbasis	244 cm
Gewicht	1.071 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	250/782 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1896 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	90 pk @ 4000 tpm
Koppel	210 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,1 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 16.788,-
Prijs instapmodel	€ 12.023,-