



SAMENVATTING

CHECKLIST

RDW Status		Ok, geen actuele melding
Kilometerstand controle		178.509 km is onlogisch
Taxi		Nee, niet als taxi gebruikt
Schadeindicatie (WOK)		Ja (mogelijke schadeindicatie)
APK		Nog maar 5 maanden geldig

BELANGRIJKE DATA

Datum eerste toelating	7 januari 2009
Datum eerste tenaamstelling	12 maart 2010
Datum laatste tenaamstelling	18 juni 2018

APK

Datum laatste APK keuring	24 januari 2018
Aantal keuringen in Nederland	7
Aantal (herstelde) afkeerpunten	4
Aantal openstaande herstelpunten	0

EIGENAREN

Huidige eigenaar	Particulier
Aantal eigenaren (gebruikers)	9
Aantal keer in handelsvoorraad autobedrijf	6
Parallel import	ja
Land van herkomst	België

KENTEKENGEGEVENS

Alle voertuiggegevens zoals die bekend zijn bij de RDW (Rijksdienst voor Wegverkeer) voor het betreffende kenteken.

TELLERSTAND CONTROLE

Controle tellerstand	178.509 km
Trendinfo	Onlogisch
Toelichting	Significante afwijking naar beneden

Het oordeel van de tellerstand 178.509 km is onlogisch. Deze kilometerstand past niet in de lijn van eerder geregistreerde tellerstanden. Er is een significante afwijking geconstateerd.

SIGNALEMENT

Status	Ok, geen actuele melding
Merk	SEAT
Model	IBIZA
Type	1.4 D 59 kW H5 114 BMS 05
Kleur	wit
Brandstof	diesel
Classificatie	personenauto
Carrosserie	hatchback
Aantal deuren	2
Aantal zitplaatsen	5
Aantal wielen	4
Versnellingsbak	handmatig
BPM	€ 1.254

REGISTRATIE

Datum eerste toelating	7 januari 2009
Datum eerste tenaamstelling	12 maart 2010
Datum laatste tenaamstelling	18 juni 2018
Soort eigenaar	Particulier

Volgnummer eigenaar	9
Parallel import	ja
Land van herkomst	België
WAM verzekerd	ja
Taxi	nee
Typegoedkeuringsnummer	e9*01/116*0067*05
Plaats chassisnummer	r. schroefveerkoker

APK

APK melddatum	24 januari 2018
APK vervaldatum	24 januari 2019

MOTOR

Aantal cilinders	3
Cilinderinhoud	1422 cc
Vermogen	59 kW (80 pk)

MILIEU

Brandstofverbruik binnen bebouwde kom	5,6 l/100km
Brandstofverbruik buiten bebouwde kom	3,6 l/100km
Brandstofverbruik gecombineerd	4,3 l/100km
CO2-uitstoot	114 g/km
Roetuitstoot	0 mg/km
Roetfilter	affabriek
Emissiecode	Euro 4
Bijtelling	20%
Energielabel	B
Geluidsniveau stationair	80

Massa leeg	1050 kg
Maximum toelaatbare massa	1576 kg
Voorasdruk	915 kg
Achterasdruk	760 kg
Aanhangermassa geremd	1000 kg
Aanhangermassa ongeremd	570 kg
Wielbasis	2,47 m
Lengte	403 cm
Breedte	169 cm
Hoogte	143 cm

EIGENAAR HISTORIE

Een overzicht van alle eigenaren die het voertuig gehad heeft. Voor importauto's zijn alleen gegevens bekend voor de periode dat het voertuig in Nederland op kenteken staat. Gegevens beschikbaar vanaf 2001.

1. VERKOOP NIEUW VOERTUIG

Registratie datum	7 januari 2009
Volgnummer eigenaar	-
Soort eigenaar	Eigenaar/eigenaren onbekend
Omschrijving	Verkoop nieuw voertuig
Dagen in bezit	429

2. IMPORT

Registratie datum	12 maart 2010
Volgnummer eigenaar	1
Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Import
Dagen in bezit	607

3. VERKOOP

Registratie datum	9 november 2011
Volgnummer eigenaar	2
Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Verkoop
Dagen in bezit	1272

4. IN BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum	4 mei 2015
Volgnummer eigenaar	2
Soort eigenaar	Autobedrijf
Omschrijving	In bedrijfsvoorraad

Dagen in bezit 2

5. VERKOOP

Registratie datum 6 mei 2015

Volgnummer eigenaar 3

Soort eigenaar Particulier

Omschrijving Verkoop

Dagen in bezit 143

6. VERKOOP

Registratie datum 26 september 2015

Volgnummer eigenaar 4

Soort eigenaar Particulier

Omschrijving Verkoop

Dagen in bezit 312

7. IN BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum 3 augustus 2016

Volgnummer eigenaar 4

Soort eigenaar Autobedrijf

Omschrijving In bedrijfsvoorraad

Dagen in bezit 20

8. IN BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum 23 augustus 2016

Volgnummer eigenaar 4

Soort eigenaar Autobedrijf

Omschrijving In bedrijfsvoorraad

Dagen in bezit 2

9. IN BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum	25 augustus 2016
Volgnummer eigenaar	4
Soort eigenaar	Autobedrijf
Omschrijving	In bedrijfsvoorraad
Dagen in bezit	86

10. VERKOOP

Registratie datum	19 november 2016
Volgnummer eigenaar	5
Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Verkoop
Dagen in bezit	329

11. IN BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum	14 oktober 2017
Volgnummer eigenaar	5
Soort eigenaar	Autobedrijf
Omschrijving	In bedrijfsvoorraad
Dagen in bezit	24

12. VERKOOP

Registratie datum	7 november 2017
Volgnummer eigenaar	6
Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Verkoop
Dagen in bezit	144

13. VERKOOP

Registratie datum	31 maart 2018
Volgnummer eigenaar	7

Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Verkoop
Dagen in bezit	52

14. IN BEDRIJFSVOORRAAD

Registratie datum	22 mei 2018
Volgnummer eigenaar	7
Soort eigenaar	Autobedrijf
Omschrijving	In bedrijfsvoorraad
Dagen in bezit	22

15. VERKOOP

Registratie datum	13 juni 2018
Volgnummer eigenaar	8
Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Verkoop
Dagen in bezit	5

16. VERKOOP

Registratie datum	18 juni 2018
Volgnummer eigenaar	9
Soort eigenaar	Particulier
Omschrijving	Verkoop
Dagen in bezit	49

APK HISTORIE

Een overzicht van alle APK keuringen die het voertuig in Nederland heeft ondergaan. Gegevens beschikbaar vanaf 2003.

KEURINGSDATUM: 24 JANUARI 2018

Geen gebreken geconstateerd

KEURINGSDATUM: 18 NOVEMBER 2016

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	AC1
Gebrek omschrijving	Band(en) aanwezig met een profieldiepte van 1,6 t/m 2,5 mm
Soort actie	ADV (ADVies om gebrek binnenkort te repareren)

KEURINGSDATUM: 6 JANUARI 2016

Volgnummer	1
Gebrek identificatie	E11
Gebrek omschrijving	Stofhoes van de aandrijfjas dicht niet af 5.*.16
Soort actie	REP (REParatie)

Volgnummer	2
Gebrek identificatie	F16
Gebrek omschrijving	Slijtage/beschadiging wiellager hoorbaar of voelbaar 5.*.20
Soort actie	REP (REParatie)

Volgnummer	3
Gebrek identificatie	K01
Gebrek omschrijving	Verplicht licht/retroreflector niet vlgd voorschrift 5.*.51
Soort actie	REP (REParatie)

KEURINGSDATUM: 23 DECEMBER 2014

Geen gebreken geconstateerd

Geen gebreken geconstateerd

 **KEURINGSDATUM: 21 DECEMBER 2012**

Geen gebreken geconstateerd

 **KEURINGSDATUM: 20 DECEMBER 2011**

Geen gebreken geconstateerd

WOK HISTORIE

1. MELDING

Omschrijving	voldoet niet aan techn eisen, wok
Registratie datum	16 maart 2010
Afmelddatum	14 juni 2010

Er is een WOK melding geregistreerd voor dit voertuig. Er bestaat het vermoeden dat dit voertuig schade gehad heeft.

TOELICHTING

WOK staat voor Wachten op Keuring. Deze aantekening krijgt een auto in het kentekenregister wanneer het kentekenbewijs tijdelijk is ingetrokken en verdwijnt weer zodra de RDW de auto heeft goedgekeurd. De WOK-historie is een sterke indicatie voor het schadeverleden van een auto, helemaal waterdicht is hij echter niet. Desalniettemin is het een zeer waardevol instrument om het risico op een occasion met een duister verleden aanzienlijk te minimaliseren.

De auto heeft een WOK-verleden: wat nu?

Meld aan de verkoper dat je hier van op de hoogte bent en dat je, voordat je verder over de aanschaf praat, wilt weten wat de aard van de WOK-melding(en) is geweest. Wanneer het schade betreft, kan het autobedrijf via zijn taxatiesysteem het volledige rapport van de schade-expert inzien en aan de hand daarvan een gedetailleerd verslag doen van de aard en omvang van de schade die de auto heeft gehad. Aan jou om te oordelen of je het nog aandurft. Maar realiseer je hoe dan ook dat een WOK-verleden, hoe goed de auto ook hersteld is, straks een negatieve invloed op de inruilwaarde heeft, en neem dat dus mee in de prijsonderhandeling.

De auto heeft geen WOK-verleden: sein veilig?

Nee. Het is een goed teken, maar zeker geen garantie dat hij altijd schadevrij is geweest. Vergelijk eerst de datum eerste toelating met de datum eerste tenaamstelling (in Nederland). Zit daar een langere periode tussen? Dat is de auto zijn leven in het buitenland begonnen en over die periode hebben we geen schadegegevens. Maar ook onderhands afgehandelde en herstelde schades vallen buiten de WOK-historie, alhoewel dat doorgaans de minder ernstige zijn. Het veiligst is een ex-leaseauto; heeft die een schone WOK-lei, dan kun je er redelijk zeker van zijn dat hij nooit serieuze schade heeft gehad, want leasemaatschappijen behandelen die altijd keurig volgens het officiële circuit.

SPECIFICATIES

Alle specificaties die van het betreffende voertuig bekend zijn vanuit CarBase. Het betreft fabrieksspecificaties die op detail kunnen afwijken van het werkelijke voertuig. Als er meerdere uitvoeringen beschikbaar zijn, dan kiezen we de meest aannemelijke uitvoering. Mocht dit onjuist zijn, dan kunt u zelf een andere uitvoering kiezen op de kentekenpagina.

ALGEMEEN	
nieuwprijs fiscaal	€ 18.295
nieuwprijs rijklaar	n.v.t.
wegenbelasting/3mnd	€ 224 - € 235
carrosserie	3-deurs, hatchback
transmissie	5 v., handgeschakeld
brandstof	diesel
algemene garantie	2 jaar, onbeperkt
carrosserie garantie	12 jaar
introductie	juli 2008
eind	mei 2010
CO2-uitstoot	114 g/km
energielabel	F

MOTOR	
cilinders	3, in lijn
kleppen per cilinder	2
cilinderinhoud	1422 cc
boring x slag	79,5 x 95,5 mm
compressieverhouding	19,5 :1
max. vermogen	59 kW (80 pk)
	4000 tpm
max. koppel	195 Nm
	2200 tpm

brandstofsysteem	pompverstuiver
klepbediening	ohc
turbo	ja, met intercooler
katalysator	partikelfilter

ONDERSTEL

aandrijving	voor
wielophanging voor	onafh., McPherson
wielophanging achter	semi-onafh.
vering voor	schroefveren
vering achter	schroefveren
stabilisator voor	nee
stabilisator achter	nee
remmen voor	gev. schijven, 288 mm
remmen achter	trommels, 200 mm
bandenmaat voor	185/60R15
bandenmaat achter	185/60R15
draaicirkel	10,5 m

VEILIGHEID

botsproef resultaat	5 sterren
----------------------------	-----------

PRESTATIES

topsnelheid	169 km/h
acceleratie 0-100 km/h	13,1 s
verbruik binnen beb. kom	5,6 l/100km
	1 op 17,9
verbruik buiten beb. kom	3,6 l/100km
	1 op 27,8

verbruik gemiddeld	4,3 l/100km
	1 op 23,3
CO2-uitstoot	114 g/km
energielabel	F

GEWICHTEN

massa leeg	1050 kg
max. toelaatbare massa	1576 kg
max. laadvermogen	526 kg
max. aanhangermassa geremd	1000 kg
max. aanhangermassa ongeremd	570 kg
max. kogeldruk	50 kg
max. dakbelasting	75 kg

INHOUDEN

inhoud	284-847 l
brandstoftank	45 l

EXTERIEURMATEN

lengte	4034 mm
breedte	1693 mm
hoogte	1428 mm
wielbasis	2469 mm
spoorbreedte voor	1465 mm
spoorbreedte achter	1457 mm

INTERIEURMATEN

afstand rugleuning/pedalen	905-1135 mm
hoofdruimte voor	935-1000 mm

lengte rugleuning voor	625 mm
lengte zitting voor	510 mm
instaphoogte voor	545 mm
interieurbreedte voor	1410 mm
afstand rugleuning voor/achter	570-810 mm
gem. afstand rugleuning voor/achter	640 mm
hoofdruimte achter	900 mm
lengte rugleuning achter	600 mm
lengte zitting achter	450 mm
hoogte zitting achter	370 mm
interieurbreedte achter	1410 mm
afstand rugleuning 2e/3e zitrij	-
hoofdruimte 3e zitrij	-
lengte rugleuning 3e zitrij	-
lengte zitting 3e zitrij	-
hoogte zitting 3e zitrij	-
interieurbreedte 3e zitrij	-
hoogte tildrempel	700 mm

UITRUSTING

VEILIGHEID

ABS	●
remkrachtverdeling	●
remassistent	●
noodremassistentie	-
dodehoekassistent	-
stabiliteitsregeling	€ 595
tractiecontrole	-
sperdifferentieel	-
airbag bestuurder	●
airbag passagier	●

COMFORT

precrash systeem	-
vermoeidheidssensor	-
grootlicht assistent	-
verkeersbordenherkenning	-
botswaarschuwingssysteem	-
automatische niveauregeling	-
centrale deurvergrendeling	●
keyless entry/start	●
startknop	-

INTERIEUR

hoogteverstelling stoel	●
lendensteun stoel	-
elektrische stoelverstelling	-
verwarmde zitplaatsen	€ 275

geventileerde stoelen	-
sportstoelen	-
met leer bekleed stuur	-
verstelbaar stuur	●
verwarmd stuurwiel	-
leren bekleding	-
hoofddeunen achter	●
neerklapbare achterbank	●
verschuifbare achterbank	-
middenarmsteun	-
automatisch dimmende binnenspiegel	-
leeslampje(s)	-
verlichte make-up spiegel	-
regelbare dashboardverlichting	●
toerenteller	●
dagteller	●
koelwatertemperatuurmeter	●
buitentemperatuurmeter	●
boardcomputer	standaard
audioinstallatie	●


EXTERIEUR

interval ruitenwisser(s)	●
lichtmetalen velgen	●
schuif/kanteldak	-
panoramadak	-
dakrails	-
metallic lak	€ 450

meegespoten bumpers	●
getint glas	●
privacy glas achter	-
elektrische spiegels	optie
inklapbare buitenspiegels	-
automatisch dimmende buitenspiegels	-
richtingaanwijzer in buitenspiegels	-
mistlampen voor	€ 220
automatisch inschakelende verlichting	-
xenon koplampen	-
led koplampen	-
led verlichting achter	-
dagrijverlichting	-

PRIJZEN/KOSTEN

Overzicht van alle historische prijzen en geschatte gebruikskosten voor het voertuig. Alleen voor courante personenauto's tot maximaal 10 jaar kan een waardeindicatie en kostenberekening gemaakt worden.

NIEUWPRIJZEN

nieuwprijs 2010	€ 18.295
nieuwprijs 2009	€ 18.080
nieuwprijs 2008	€ 17.995

OCCASIONPRIJZEN

occasionprijs 2010	€ 4.400
occasionprijs 2009	€ 3.400
occasionprijs 2008	€ 2.600

GEBRUIKSGEGEVENS

Kilometerstand	178.509 km
Kilometers per jaar	15.000 km
Gebruiksperiode	5 jaar
Accessoires	€ 0

WAARDEBEPALING

Verkoopprijs (bij een autobedrijf)	€ 3.800
Verkoopprijs (bij een merkdealer)	€ 4.000
Verkoopprijs (bij een particulier)	€ 3.300
Inruilwaarde	€ 2.600

VERWACHTE WAARDE OVER 5 JAAR

Verkoopprijs (bij een autobedrijf)	-
Verkoopprijs (bij een merkdealer)	-
Verkoopprijs (bij een particulier)	-
Inruilwaarde	-

**MAANDELIJKSE KOSTEN**

Afschrijving	€ 52
Brandstof	€ 90
Motorrijtuigenbelasting	€ 75
Verzekering	€ 42
Onderhoud	€ 38
Kosten per maand	€ 298
Kosten per kilometer	23,8 ct/km

ONDERHOUDSKOSTEN

Kosten van veel uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden volgens opgave van mijngarage.nl.

KOSTEN	
APK	€ 19,95
Accu	€ 146,53
Accu Check	
Airco Check	€ 4,95
Distributieriem	€ 408,13
Grote onderhoudsinspectie	€ 216,47
Grote onderhoudsinspectie (incl. gratis APK)	€ 241,88
Katalysator	Prijs is niet beschikbaar
Kleine inspectie	€ 110,99
Koppeling	€ 554,91
Olie Check	
Remblokken voorzijde	€ 123,66
Remschijven en -blokken voorzijde	€ 221,02
Ruitenwissers achterzijde	€ 12,00
Ruitenwissers voorzijde	€ 48,40
Schokdempers achterzijde	€ 178,09
Schokdempers voorzijde	€ 263,78 - 376,50
Uitlaat achterdemper	€ 201,17
Vakantie Check	€ 9,95
Wintercheck	€ 9,95



18-LBD-1

ONDERHOUDSINTERVALLEN



mijngarage.nl

Onderhoudsintervallen volgens opgave fabrikant.



EXTERIEUR



INTERIEUR



Seat Ibiza

17-06-2008



Seat dekt de sportieve vleugel van de Volkswagen-groep af. Althans, dat wil het graag uitstralen. Met het huidige modellenaanbod, en vooral met de Leon lukt dat heel aardig. De Ibiza viel door z'n leeftijd een beetje buiten de boot. Maar met de nieuwe komt daar verandering in.

Met Seat haalde VW ooit het verlangde Zuid-Europese temperament aan boord. Het Spaanse merk kreeg al snel het etiket 'Alfa Romeo van de VW-groep' opgeplakt. En om dit te onderstrepen, werd ook nog eens een ontwerper binnengehaald die z'n sporen bij de sportieve Italiaanse fabrikant had verdiend: Walter de'AcuteSilva. Met hem begon voor Seat een avontuur met een sportiever design van de modellen. Dat die nogal wat overeenkomsten vertoonden met modellen van Alfa Romeo, was geen toeval. Maar goed, windeieren heeft de weg die Seat insloeg de Spanjaarden niet gelegd. Design overgoten met een emotioneel sausje en betrouwbare Duitse techniek gaan heel goed hand in hand.

In het huidige gamma is de Ibiza enigszins een buitenbeentje. De auto stamt in de basis uit 2001, en tussentijdse verfrissingen om hem het meest actuele Seat-gezicht te laten behouden, kunnen niet verhullen dat het een model is dat al lange tijd meegaat. De hoogste tijd, met andere woorden, voor een compleet nieuwe Ibiza. Een Ibiza die weer in het gelid stapt. Temeer omdat juist dit model het leeuwendeel van de Seat-verkopen voor z'n rekening neemt. En de nieuwe, die staat volgende maand in de showroom voor een vanafprijs van net geen veertien mille.

Arrow design

Seat heeft de jongste generatie gebaseerd op een volledig nieuw platform van de Volkswagen-groep. De volgende Polo zal er ook gebruik van maken. Ten opzichte van z'n voorganger heeft de nieuwe Ibiza een zeven millimeter langere wielbasis en een spoorbreedte die vóór met 33 millimeter toenam, en achter met 30 millimeter. De vijfdeurskoets, waarmee Seat de Ibiza introduceert, is ten opzichte van z'n voorganger flink gegroeid; van bumper tot bumper meet de jongste generatie 7 centimeter meer, waarmee de lengte op 4,05 meter komt. Opmerkelijk genoeg is-ie daarentegen iets minder breed: 1,69 meter tegenover 1,70 meter nu. De hoogte van de Seat blijft gelijk, en bedraagt 1,45 meter. De extra centimeters in de lengte hebben een gunstig effect op de inhoud van de bagageruimte. Die heeft een groeispuurt doorgemaakt naar een inhoud van 292 liter. En daarmee heeft de nieuwe Ibiza 25 liter meer te vergeven dan de oude.

Luc Donckerwolke, ex-ontwerper van concerngenoot Lamborghini, voerde de supervisie over het design van de nieuwe Ibiza. En deze heeft het belang van een emotioneler design juist ingeschat. Want juist dát roept de begeerte van een koper op. De stijlform die de Ibiza belichaamt, heeft Seat Arrow Design gedoopt, en het wordt gekenmerkt door een agressief ogende voorzijde met scherp getekende lichtunits en een laag geplaatste grille, wat een pijlform moet suggereren. Helaas is de vervaarlijk ogende voorzijde van het studiemodel Bocanegra, dat een aanloop vormde naar de Ibiza, niet overgenomen. De flanken hebben veel gemeen met die van de Leon. Een scherpe, dalende vouw over het voorspatbord en het voorportier, en een oplopende lijn over het achterportier en de wielkast kenmerken ook de nieuwe Ibiza. Ze zorgen voor een krachtige uitstraling. Ten opzichte van de redelijk spannend getekende voorzijde en zijkant vormt de achterzijde van de Seat een beetje een teleurstelling. Vooral door de tamelijk klein uitgevallen achterlichtunits oogt de kont van de Ibiza nogal saai en ook vrij inwisselbaar.

Vlot gedrag

Het motorenpalet omvat vier motoren: drie benzinekrachtbronnen en één pompverstuiverdiesel. Het benzinegamma begint bij de 70 pk sterke 1,2-liter driecilinder, gevolgd door een 1,4-liter met 85 pk. De topmotor is voorlopig een 1,6-liter met 105 pk. Vooralsnog levert Seat in de Ibiza één diesel: een 1,9-liter van 105 pk, met roetfilter uiteraard. Later zal het de dieselreeks uitbreiden met een 80 pk sterke 1,4 en een minder krachtige variant van de 1,9, met 90 pk. Ook die twee krijgen een partikelfilter.

Tijdens de introductieritten met de Ibiza maken wij kennis met de grootste benzinekrachtbron en de voorlopig enige zelfontbrander. De 1,6-liter zestienklepper belooft in theorie veel goeds; met 105 pk en een koppel van 152 Nm moet je toch uit de voeten kunnen met de Ibiza. De fabrikant geeft een topsnelheid van 187 km/h op voor deze variant en een sprint van 0 naar 100 km/h in 10,5 seconden. Waarden waar je best mee voor de dag kunt komen. En inderdaad, de Ibiza komt goed vooruit. Toch lijken er gevoelsmatig een aantal paardenkrachten verloren te raken onderweg van de motor naar het asfalt. De Seat voelt minder rap aan dan je verwacht en het is zaak de vierpitter flink op toeren te houden om een vlot gedrag te bewerkstelligen. In de onderste toerenregionen valt de sprintkracht tegen.

De diesel laat zich fijner rijden dankzij z'n hogere koppel van 240 Nm, al is-ie op papier trager dan de krachtigste benzine-uitvoering. Maar al van onder uit de kast sleurt de diesel er lekker aan.

De nieuwe Ibiza kent twee verschillende onderstelafstemmingen, een comfortabele en een meer sportieve. De Sport-Up die wij rijden, heeft uiteraard het sportief afgestelde onderstel. Dat zorgt voor een solide weggedrag, zonder dat de Ibiza zo stug wordt dat je van je stoel af stuitert. Daarvoor is het waarschijnlijk wachten op de FR, die nu al in camouflagepak z'n eerste rondjes maakt. Op basis van onze ervaring met de huidige zou die wel weer eens zo spijkerhard kunnen zijn dat je vullingen spontaan uit je kiezen rollen. De koets van de Sport-Up rolt weinig over z'n lengteas, bochten worden neutraal gerond en het onderstuur blijft ruim binnen de perken. Door in de bocht van het gaspedaal te gaan, kun de kont in beweging brengen, maar je moet het behoorlijk bont maken om de achterzijde een fikse stap opzij te laten zetten. De besturing is lekker direct, maar filtert wel wat informatie weg over wat er onder de voorwielen gebeurt.

Bochtverlichting

De Sport-Up is momenteel de topuitvoering. Seat vult het programma van onderaf aan met achtereenvolgens de Reference en de Stylance. De Reference heeft onder meer elektrisch verstelbare portieramen voor, ABS, een audio-installatie met mp3-speler en voor- en zij-airbags. Airco ontbreekt. Daarvoor moet je de stap maken naar de Stylance. Dan krijg je ook onder andere cruisecontrol, een boordcomputer, bifocus-koplampen en mistlampen met bochtverlichting. De Sport-Up heeft sportstoelen, het eerder genoemde sportief getinte onderstel en grotere wielen dan z'n ingetogener broertjes.

AUTOTEST

Seat Ibiza Cupra en FR

04-09-2009



Wanneer een merk twee sportieve labels in huis heeft, zit er meestal behoorlijk wat tijd tussen de lancering van de twee. Des te opvallender dat Seat op hetzelfde moment de Ibiza FR en de Ibiza Cupra aan ons voorstelt. Het geeft ons wel de kans de twee meteen met elkaar te vergelijken.

Toen de huidige Seat Leon net verkrijgbaar was vonden liefhebbers van het Spaanse merk meteen de weg naar zowel de dealer als naar de catalogus met motortuning. Binnen enkele weken spotte al je Leons met 2.0 TFSI motor die flink onder handen waren genomen: zowel qua uiterlijk als qua vermogen. Naar verluid had de turbomotor vanaf de start al meer dan de opgegeven 185 pk en was het eigenlijk gewoon de motor uit de latere FR.

Bij de huidige Ibiza was deze mogelijkheid er niet. De enige varianten die vanaf het begin met een turbo zijn geleverd waren de diesels, het dat is natuurlijk niet helemaal waar de sportieve fans naar op zoek zijn. Aan de benzinekant was een 1.6-je voorlopig nog de sterkste variant. En dat biedt weinig om motortechnisch leuke dingen mee te doen.

Vrees niet langer, verlossing is nabij. Nou ja bijna, want de nieuwe snelle jongens van Seat staan in de herfst pas bij de dealer.

Meer gelijk

Sommige varkens zijn nu eenmaal meer gelijk dan andere, dus heeft de Ibiza Cupra meer vermogen gekregen dan de FR. Die laatste moet het doen met 150 pk, de Cupra heeft er 180. Opvallend genoeg hebben beide auto's wel dezelfde motor. Een jaar geleden meldde Seat nog dat de FR de 1.4 TSI met slechts één turbo zou krijgen, de Cupra zou op zijn beurt dan de 1.4 TSI krijgen met zowel turbo als compressor. Uiteindelijk hebben echter beide auto's de beschikking over het laatste blok gekregen. Ook zeer opvallend: beide auto's zijn alleen verkrijgbaar met een zeventraps DSG-versnellingsbak, manueel schakelen is niet mogelijk. Seat beweerde verder keihard dat dit geen introductiestunt is, een handbak komt er echt niet. Toch merkwaardig: genoeg sportieve rijders in dit segment zweren bij een handbak en die klanten houd je nu buiten de deur. Bovendien drijf je de prijs van de auto op; DSG is geen goedkope techniek. Seat spreekt zelf over een 'duidelijke keuze voor hoogwaardige techniek'. Tja...

We zullen ons verder focussen op de Cupra, zie het kader voor meer info over de FR. Naast een krachtige motor heeft de Cupra uiteraard ook een ander onderstel: Sowieso is de auto tien millimeter lager dan een Ibiza SC met sport onderstel. Verder zijn dempers en vering harder dan bij de normale Ibiza en ook het remsysteem heeft een forse upgrade gekregen.

Ook aan het uiterlijk kan je snel zien dat het geen gewoon autootje betreft. De dikke voorspoiler op de neus verradt veel, maar de achterkant is het meest opvallend door de grote uitlaat in het midden van de eveneens dikke achterbumper. Deze is enkel voor de looks, het grote gat verbergt twee kleine ronde pijpjes.

Ook aan de binnenkant gaat het er sportief aan toe. De sportstoelen vallen het meest op. Deze zijn alleen aan de bovenkant iets te smal. Verder een sportstuurkje met de inmiddels onvermijdelijk afgeplatte onderkant en schakelflippers, aluminium pedalen, zwarte inlegstukken in het dashboard en sportieve klokken. De DSG-pook ziet er helaas een beetje goedkoop uit.

Dieselsound

Starten maar! Opvallend hoe die TSI's van de Volkswagen Groep, en zeker deze 1.4, stationair altijd als een diesel klinken. Gelukkig verdwijnt dat met gas geven snel, Seat heeft duidelijk wat het aan uitlaatsysteem van de Cupra gedaan. De auto klinkt namelijk hartstikke leuk. De combinatie met de DSG-bak zorgt voor leuk 'whoemp'-geluidjes bij opschakelen. Snel

is de Ibiza zeker. Seat claimt een 0-100 sprint van 7,2 seconden, en da's best vlot. Doordat de supercharger zorgt voor druk bij zeer lage toeren en de turbo bij hoge toeren aan de slag gaat, heb je constant trekkracht te over. Hierdoor hoef je soms bij het aanremmen van een bocht minder ver terug te schakelen dan je bij een atmosferische motor zou doen, en dat is soms even wennen. Schakelen, ja. De automatische standen van de DSG zijn bij leuk rijden niet ideaal. D is geschikt voor het dagelijkse woonwerk verkeer. Vroeg opschakel en lage toeren zijn de toverwoorden. De S(port)-stand houdt echter de toeren te lang te hoog. Prima voor het op circuit, maar op de openbare weg hoeft het niet perse altijd tot de toerenbegrenzer te gaan. In praktijk gingen we al binnen vijf minuten zelf flipperen. Dit gaat zeer goed, de automaat schakelt alleen zelf op als je in de toeren begrenzer loopt, en alleen terug als je de kickdown gebruikt. Je bent dus voor 90 procent de baas en dat is al heel wat.

Niet droog

Helaas was de omgeving van Barcelona tijdens onze eerste kennismaking alles behalve droog. Vervelend voor vakantiegangers, maar ook voor ons. Want 250 koppel op de voorwielen resulteert in drijfmat weer onvermijdelijk in tractieverlies. Het gaf ons wel de kans te kijken hoe het elektronische sper dat Seat standaard op zowel de FR als de Cupra levert, zijn ding doet. Redelijk, is onze conclusie. Je merkt dat het binnenste wiel wordt afgeremd, maar bijvoorbeeld in de Alfa Mito, die over een vergelijkbaar systeem beschikt, voel je meer effect. Gelukkig klaarde het weer nog even op zodat we de Cupra op zijn merites konden beoordelen. En dat was niet vervelend. De communicatie is prima, het gripniveau hoog. Combineer dat met het snelle en goedklinkende motortje en een uitgebalanceerd onderstel en plezier op krappe bochtige wegen is verzekerd. Ook glooiende snelwegbochten met 180+ zijn geen probleem. Wel hadden we af en toe het knagende gevoel dat de Cupra nog wat extremer had gemogen. Zeker omdat er toch al een FR is. Ga je echt pushen, dan heeft de Cupra duidelijk niet het vlijmscherpe karakter van een Clio RS of het explosieve van een Corsa OPC. Dat maakt de Seat misschien net iets meer geschikt voor dagelijks gebruik, maar hebben we daar al niet die FR voor? Er blijft in ieder geval genoeg ruimte voor een eventuele Ibiza Cupra R.

FRolijke boel

Als je denkt dat je na een dag spelen met een Ibiza Cupra geen lol meer kan hebben in een FR, kom je bedrogen uit. Ja, de auto heeft minder vermogen, ja, hij is een tikkie minder scherp. Ook het uiterlijk is duidelijk minder extreem dan de Cupra. Maar evengoed is het een heerlijk

gooi en smijtbakke, dat absoluut een goedkoop alternatief is voor de Cupra. Met de 150 pk op een zeer bochtig parcours heb je ook niet snel het idee dat je wat tekort komt. Genoeg FR-kopers zullen bovendien de weg naar de tuner weten te vinden om het vermogensverschil uit de wereld helpen. De belangrijkste vraag kunnen we evenwel helaas nog niet beantwoorden: wat wordt het prijsverschil? Als dat eenmaal bekend is, kunnen we een beter oordeel vellen over waar de twee auto's ten opzichte van elkaar staan. Als er genoeg geld tussen zit, kan de FR zomaar de aan te raden auto zijn.

Brutale jongen

12-06-2011



OPC, RC, Cooper S, ST, GTI, FR: deze letters sieren allemaal auto's die op enig moment het B-segment onveilig maakten. De jongste debutant is een brutale jongen uit de bekende

Spaanse clan Cupra. Wij reden met deze snelste Seat Ibiza ooit.

Seat lanceerde de Cupra opvallend genoeg tegelijk met de FR. Meestal ligt er zeker een jaar tussen deze twee versies. Beide auto's hebben het bekende dubbelgeblazen 1,4-liter TSI-blok met turbo \AA compressor, maar de Cupra heeft met 180 pk er 30 meer dan de FR en zet een vermogensrecord voor deze motor. Opvallend genoeg is de auto alleen maar verkrijgbaar met DSG-automaat: een handgeschakelde bak is geen optie. En dat terwijl er genoeg diehards in de markt zijn voor dit soort auto's die er niet over zullen piekeren om met een automaat te gaan rijden.

De auto is \AA centimeter lager dan een gewone Ibiza met sportonderstel en uiteraard zijn demping en vering harder. Ook het remsysteem werd onder handen genomen. Qua uiterlijk

verraden dikke bumpers en een diffusor dat het een snelle versie betreft. Helaas ziet het er net te veel uit als een tuningpakketje. Aan de binnenkant zijn de verschillen met een gewone Ibiza niet groot, maar wel aanwezig. Logootjes her en der en met zwarte inlegstukken. Kokers verbergen wat saaie klokken. Ook is het stuur afgeplat en hebben we natuurlijk de flippers die komen met de DSG-bak. De bediening van die laatste ziet er een beetje goedkoop uit, maar rondkijkend geldt dat eigenlijk voor de hele cockpit. Ja, de Seat is goedkoop, maar er is ook duidelijk bespaard op de auto. De sportstoelen zien er wel goed uit, hoewel ze aan de bovenkant iets te smal zijn.

Volop power

De DSG-bak overheerst natuurlijk het rijgedrag in de Cupra. Als je rustig aan doet, schakelt de zeventrapsautomaat vliegensvlug op om de toeren laag te houden. Trap je het gas dieper in, dan moet er even worden gedacht. De snelle schakelmomenten zijn er immers vooral bij het opschakelen, wanneer 't volgende verzet al klaarstaat. Maar aan power geen gebrek. De Ibiza knalt vooruit en begeleid door de kenmerkende geluidjes van de TSI jaag je door de versnellingen. Voor een auto van dit formaat is hij serieus snel. In bochten merk je dat hij lekker strak op de weg ligt. Het sturen gaat licht en ietwat indirect, maar wel trefzeker. Het standaard aanwezige elektronische sperdifferentieel XDS is in de regen ideaal. Als je bij het uitaccelereren vol op je gas gaat staan, remt het systeem het binnenste voorwiel af als het doorslijpt, zodat je je vermogen op het andere wiel kwijt kunt. Op die manier neem je veel extra snelheid mee.

Toch stuurt de auto niet zo scherp als veel concurrenten, zowel qua gevoel als qua meetbare grip. De demping van de voorwielophanging had wat harder gemogen om hem scherper te maken. Nu is het simpel onderstuur, waarbij de kont nauwelijks reageert als je van je gas gaat. Je krijgt wat grip terug en dat is het. De auto mist daardoor een bepaalde bite, een funfactor, hij is te klinisch. Als dit de Ibiza FR was geweest, hadden we het logischer gevonden. Een Cupra moet heftiger zijn dan dit. De standaard DSG helpt op dit vlak absoluut niet. Op de sprint maakt hij de auto lekker snel, maar je mist simpelweg controle, omdat de bak het uiteindelijk altijd overneemt.

Geef je plankgas, dan zal hij altijd terugschakelen naar de laagst mogelijke versnelling, ook al wil je dat misschien niet.



ALTERNATIEVEN

Onderstaande auto's zijn afgelopen maand het meest vergeleken met de Seat Ibiza SC door bezoekers van de AutoWeek-website.

VOORWAARDEN

Dienst

Deze AutoWeek, onderdeel van Sanoma Media Netherlands B.V., biedt een natuurlijke persoon (hierna: "Klant") de mogelijkheid de dienst "Kentekenrapport" van AutoWeek af te nemen, onder andere bestaande uit het op verzoek van de Klant aan de Klant elektronisch aanleveren van de Informatie, door de Informatie op de Website voor de Klant toegankelijk te maken danwel te downloaden als pdf-document (hierna: "Dienst"). Onder "Informatie" wordt verstaan: de informatie waarover AutoWeek beschikt met betrekking tot een door de Klant gespecificeerd voertuig terzake waarvan en voor zover de Klant de Informatie heeft opgevraagd. Onder "Website" wordt verstaan: de door AutoWeek in stand gehouden website(s) waarop zij haar Diensten aanbiedt en de Informatie toegankelijk maakt, waaronder www.AutoWeek.nl.

Om gebruik te kunnen maken van de Dienst dient de Klant te beschikken over een "Mijn AutoWeek" account waarbij toestemming is verleend voor het ontvangen van aanbiedingen. AutoWeek stelt de Klant op diens verzoek de Informatie beschikbaar voor zover AutoWeek daarover beschikt, en wel doordat de Informatie op de Website van AutoWeek toegankelijk wordt gemaakt resp. wordt weergegeven. De Klant draagt er zelf zorg voor te beschikken over de benodigde hard- en software om van de Informatie kennis te kunnen nemen.

De Dienst bestaat uitsluitend uit het beschikbaar stellen van de Informatie zoals AutoWeek deze Informatie van derden heeft verkregen. AutoWeek controleert de Informatie niet op juistheid en volledigheid. AutoWeek levert de van derden verkregen Informatie slechts door. De Dienst omvat dan ook niet de garantie van juistheid en volledigheid van de Informatie, ook niet van de in de Informatie genoemde waarden. De Informatie kan derhalve niet leiden tot enige verwachting van de Klant terzake het voertuig en de waarde(n) daarvan. Aan de informatie kunnen geen rechten worden ontleend. AutoWeek bewaart de Informatie niet ten behoeve van de Klant voor latere kennisgeving. De Klant kan de Informatie uitprinten of op de eigen computer opslaan.

Toegestaan gebruik

De (auteurs-)rechten met betrekking tot het format en de inhoud van de Website (de daarin opgenomen gegevens, afbeeldingen, geluiden, teksten en andere informatie) berustend uitsluitend bij AutoWeek en/of haar licentiegevers. De inhoud van deze Website en de Informatie mag alleen worden gebruikt voor persoonlijk, niet-commercieel gebruik. Zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van AutoWeek is het onder meer niet toegestaan de inhoud van deze website en de Informatie, of enig onderdeel daarvan, door te sturen, te verspreiden of tegen vergoeding beschikbaar te stellen aan derden, tenzij daarvoor uitdrukkelijke schriftelijke toestemming is verkregen van AutoWeek.

Het is Klant niet toegestaan om het materiaal op de website raad te plegen op geautomatiseerde wijze, bv middels zogenaamde robots of scripts.

Beperking van aansprakelijkheid

Ondanks de constante zorg en aandacht die AutoWeek besteedt aan de samenstelling van de Website en de daarin opgenomen gegevens, kan AutoWeek niet instaan voor de volledigheid, juistheid of voortdurende actualiteit van de gegevens en de inhoud van de Website waaronder de Informatie. AutoWeek aanvaardt dan ook geen aansprakelijkheid voor enigerlei directe of indirecte schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van de Website, de Dienst en de Informatie.