



Seat Ibiza SC 1.9 TDI Sport (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(77 kW / 105 PS)

Die vierte Generation des Seat Ibiza wirkt deutlich dynamischer und frischer als das Vorgängermodell. Doch nicht nur in punkto Design sondern auch bei der Verarbeitungsqualität sind deutliche Fortschritte erkennbar. Gleichmäßige Spaltmaße und weitestgehend haptisch angenehme Materialien können überzeugen. Als erster Wagen im VW-Konzern baut der Ibiza auf der neuen Polo-Plattform auf. Das Ergebnis ist ein gegenüber dem Vorgänger größerer Innen- und Kofferraum. Der 1,9-Liter Diesel sorgt für sportliche Fahrleistungen, wobei der Verbrauch mit 4,9 l in Ordnung geht. Die Sicherheitsausstattung setzt Maßstäbe: 5 Sterne beim EuroNCAP Front- und Seitencrash, serienmäßig ESP, Reifendruckkontrolle und Abbiegelicht (ab Ausstattung Stylance) findet man bei keinem anderen Kleinwagen. Gegen Aufpreis sind sogar Bixenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht erhältlich. Die hier getestete Sport-Variante ist mit weitgehend kompletter Ausstattung für nicht gerade günstige 17.690 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Fünftürer **Konkurrenten:** Alfa Mito, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Skoda Fabia, VW Polo

- +** hohe Sicherheitsausstattung, sehr gute Crashergebnisse, gute Fahrleistungen, sehr hohe Fahrstabilität, sehr standfeste Bremsen, großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorne
- sehr hohe Fixkosten, teuer in der Anschaffung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

Die vierte Generation des Seat Ibiza erhält als Dreitürer nun den Beinamen SC (Sport Coupe) und basiert schon auf der neuen Kleinwagen-Plattform des VW-Konzerns, auf welcher auch der neue Polo aufgebaut sein wird.

+ Schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße und sauber gebördelte Kanten zeugen von einer im Kleinwagensegment hervorragenden Verarbeitung der Karosserie. Die Türen lassen sich mit wenig Kraftaufwand schließen. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, die sauber eingepassten Kunststoffelemente und die in Klavierlack-Optik gehaltenen Radio- und Klimabedienteile sorgen für einen soliden Gesamteindruck. Nur die etwas billig wirkenden Kunststoffe der Türverkleidungen passen nicht in den sonst sehr angenehm wirkenden Innenraum. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt gute 380 kg. Bei der Dieselvariante des Ibiza ist der Motorraum von unten fast vollständig verkleidet, dadurch dringt kaum Straßenschmutz in den Motorraum und die Lärmemissionen werden gesenkt.

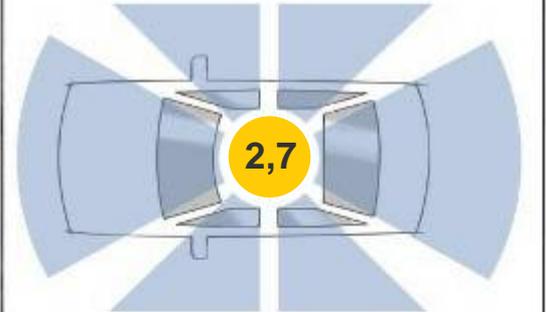
- Die Türausschnitte sind nach außen nur wenig abgedichtet, dadurch kann man sich beim Einsteigen die Kleidung verschmutzen. Es fehlen Seitenleisten oder Kunststoffeinlagen in den Stoßfängern, welche den Lack bei kleinen Remplern schützen würden. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Gegen Aufpreis ist anstatt des Reifendichtmittels ein vollwertiges Ersatzrad lieferbar, allerdings entspricht dieses nicht der Größe der Fahrbereifung, dadurch darf nur mit geringer Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden.

2,0

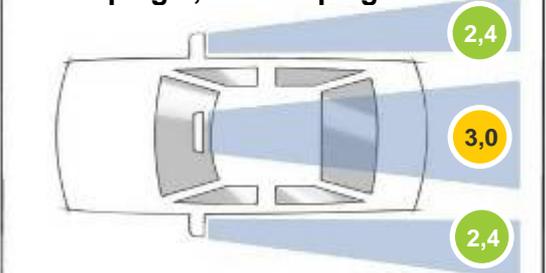
Sicht

+ Die Außen- und der Innenspiegel geben ein ausreichend großes Sichtfeld des hinteren Bereichs wieder. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch beheiz- und einstellbar. Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist sehr gut. Beim Dreitürer ist die Sicht nach hinten weniger eingeschränkt als beim Fünftürer, da die hinteren Säulen weniger voluminös ausfallen. Die Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht leuchten beim Abbiegen den seitlichen Bereich besser aus (Serie ab Ausstattungsvariante "Stylance"). Besonderes Feature des Ibiza: Beim Einlegen des Rückwärtsgangs schalten sich bei eingeschaltetem Fahrlicht automatisch die Nebelscheinwerfer an und beleuchten so das seitliche Umfeld. Gegen Aufpreis gibt es auch helle Bixenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht (im Testwagen vorhanden).

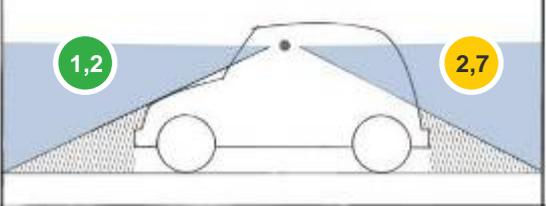
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die C-Säule schränkt im SC die Sicht weniger ein als beim Fünftürer.

Im aufpreispflichtigen Technikpaket finden sich ein Regensensor, ein automatisch abblendender Innenspiegel (abschaltbar), eine Coming-Home-Funktion und die Ultraschall-Einparkhilfe für hinten (im Testwagen vorhanden).

– Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch Verkehrsteilnehmer im toten Winkel schlechter erkannt werden.

3,4 Ein-/Ausstieg

Durch den großen Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schweller und die weit hereingezogene Windschutzscheibe kann man vorne nicht ganz optimal einsteigen. Der Zustieg nach hinten ist noch akzeptabel, zumindest von der Beifahrerseite aus, den nur hier ist gegen Aufpreis die Einstieghilfe "Easy Entry" erhältlich. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig, um die großen Türen auch an Steigungen offen zu halten. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer.

+ Über eine praktische Funkfernbedienung kann das Fahrzeug ver- und entriegelt werden. Zudem kann über eine separate Taste auch nur der Kofferraum entriegelt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

– Verschließt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Türe oder Kofferraum verriegelt sich das komplette Fahrzeug sobald die offene Türe geschlossen wird. Liegt dann der Schlüssel versehentlich noch im Innenraum, steht man vor verschlossenen Türen und kommt nicht mehr ins Fahrzeuginnere. Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich (SAFE-Sicherung).

2,3 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum hat ein Stauvolumen von für diese Fahrzeugklasse guten 285 l. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf beachtliche 620 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum des SC um 30 l kleiner als beim Fünftürer derselben Baureihe.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Durch die verhältnismäßig geringe Tiefe und die große Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich. Einzig die hohe Bordwand innen stört beim Beladen. Die Heckklappe lässt sich über das klappbare Seat-Emblem öffnen und leicht anheben, zum schließen der Klappe ist ein gut erreichbarer Griff vorhanden.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Jedoch müssen die Sitzflächen umständlich umgeklappt werden, bevor sich die Lehne klappen lässt.

+ Das im Testwagen verbaute aufpreispflichtige Ablagepaket beinhaltet ein Sicherungsnetz und ein Ablagefach links im Kofferraum.

– Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt werden.

2,3

INNENRAUM

2,0

Bedienung

⊕ Die funktionelle und recht einfache Bedienung des Seat Ibiza SC gefallen. Das futuristisch gestaltete Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und lässt sich fast jeder Körpergröße optimal anpassen. Die Pedale und der Schalthebel sind vortrefflich angeordnet und geben keinen Anlass zur Kritik. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und gut erreichbar. Drehzahlmesser und Tacho liegen gut im Blickfeld des Fahrers und sind gut ablesbar. Die zum Fahrer hin ausgerichtete Mittelkonsole erleichtert die Bedienung. Das serienmäßige Radio liegt in optimaler Höhe und lässt sich einfach, auch über einen Bediensatelliten am Lenkrad, einstellen. Der Lautsprecherklang ist zufriedenstellend, bei lauter Musik fehlt es aber an Klang. Ein Bordcomputer informiert über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach und sinnfällig über Tasten im Blinkerhebel bedienen. Der praktische Autobahnblinker blinkt beim Antippen automatisch drei mal. Das Handschuhfach ist gut zugänglich, aber unbeleuchtet. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Leuchte im Tachoinstrument gewarnt. Bei geöffneter Motorhaube erfolgte aber keine Warnung.



Der flott gestylte und gut verarbeitete Fahrerplatz kann auch durch die weitgehende Funktionalität überzeugen.

⊖ Die digitale Tankanzeige im Mitteldisplay des Tachoinstruments lässt sich nur grob ablesen, die Anzeige der Restreichweite im Bordcomputer mildert die schlechte Ablesbarkeit des Kraftstoffinhalts aber ab. Die Bedienung der Heizungsschalter gestaltet sich aufgrund der kleinen Piktogramme etwas verwirrend. Der Schalter für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltautomatik) ist ungünstig weit weg von den restlichen Bedienelementen der Heizung hinter dem Schalthebel angebracht. Die Taste für die Umluftfunktion ist klein und schlecht auffindbar, zudem besitzt diese keine Abschaltautomatik (vergisst der Fahrer diese auszuschalten, droht vorzeitige Ermüdung aufgrund von Sauerstoffmangel).

1,9

Raumangebot vorne*

⊕ Die sehr großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m zurückschieben, die Kopffreiheit reicht sogar für Personen bis 2 m Körpergröße.

3,5

Raumangebot hinten*

Auf den hinteren Plätzen geht es etwas enger zu, auch wenn hier die Innenbreite ebenfalls sehr großzügig ist, sorgt die hohe Seitenlinie nur für ein akzeptables Raumgefühl. Sind die vorderen Plätze auf Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, reicht die Oberschenkellänge noch für Personen bis knapp 1,75 m. Der Mittelsitz ist nur als Notsitz zumutbar, bei drei Personen wird es hinten eng.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

Das ohne Aufpreis lieferbare Sportfahrwerk sorgt für eine gute Straßenlage. Insgesamt wirkt es aber nicht so ausgewogen, wie das standardmäßig verbaute Fahrwerk. Die straffe Grundausslegung hat zur Folge, dass Einzelhindernisse oder kurze Bodenwellen stärker bis zu den Insassen durchdringen. Lange Bodenwellen regen dagegen die Karosserie zu leichtem Nachschwingen an, was besonders bei voll beladenem Fahrzeug auffällt.

+ Seitenneigung zeigt sich selbst bei schnell durchfahrenen Kurven nur wenig ausgeprägt.

2,4 Sitze

+ Die vorderen Sportsitze sind eher straff gepolstert und geben guten Seitenhalt. Die Höheneinstellung des Sitzes ist beim Fahrer serie, für den Beifahrer kostet sie Aufpreis. Die straff gepolsterten Rücksitze sind recht bequem und auch für längere Fahrten geeignet. Die Lehnen sind allerdings etwas kurz geraden und der Seitenhalt lässt ebenfalls etwas zu wünschen übrig.

- Auf den vorderen Sitzen fehlt es an Rückenunterstützung, eine Lordosenstütze, welche für mehr Unterstützung sorgen würde ist nicht vorhanden. Das führt zu einer ungünstigen Sitzhaltung und bei manchen Leuten schon nach kurzer Fahrzeit zu Rückenschmerzen.

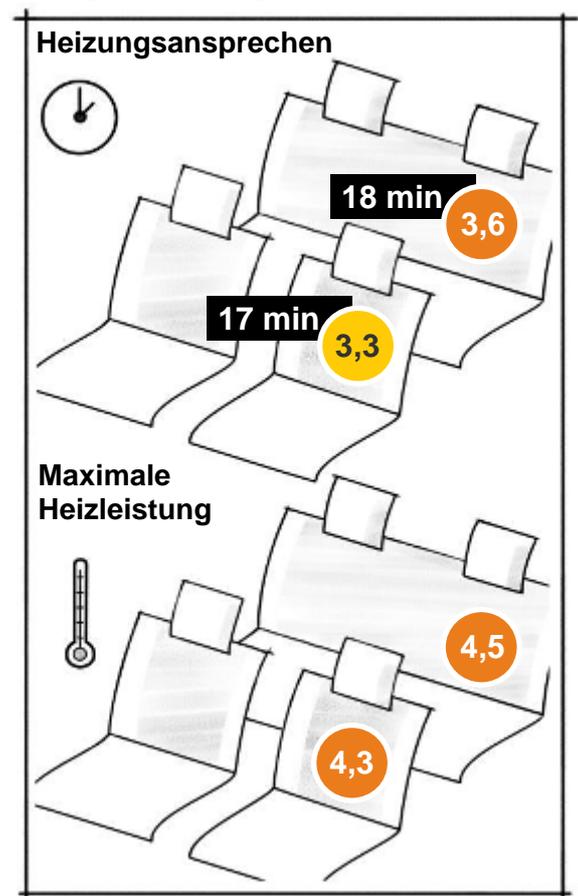
2,6 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel ist relativ niedrig. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu. Motorgeräusche dringen kaum bis in den Innenraum, nur im Leerlauf und bei starkem Beschleunigen zeigt sich der Dieselmotor deutlich präsent.

3,2 Klimatisierung

Auf den vorderen Plätzen werden noch in angemessener Zeit angenehme Temperaturen erreicht. Die hinteren Passagiere müssen nur geringfügig länger warten, bis die Heizung dort anspricht. Die maximale Heizleistung ist dagegen auf allen Plätzen nur ausreichend.

+ Ein Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis gibt es auch eine Klimaautomatik.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem Seat Ibiza SC 1,9 TDI können gute Fahrleistungen erzielt werden. Überholvorgänge können in kurzer Zeit vollzogen werden. Auch die Elastizitätswerte im vierten Gang sind dank der 240 Nm Drehmoment besonders gut. Im sehr lang übersetzten fünften Gang können nur befriedigende Beschleunigungswerte erreicht werden.

3,3 Laufkultur

Der Dieselmotor mit nicht mehr aktuellster Pumpe-Düse-Technik läuft nicht besonders kultiviert. Bei sehr niedrigen Drehzahlen können je nach Gaspedalstellung störende Brummfrequenzen auftreten.

1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich sehr präzise und ohne hackeln wechseln. Selbst bei schnellem einlegen des Rückwärtsgangs kracht es nicht im Getriebe. Die leichtgängige Kupplung lässt sich gut dosieren.

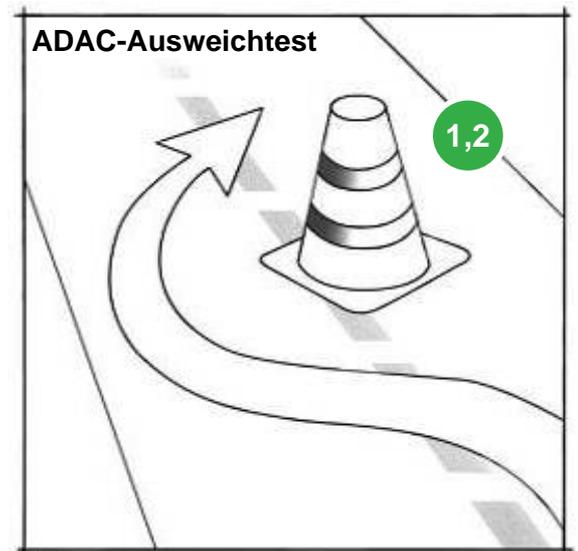
3,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen der ersten vier Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der sehr lang übersetzte fünfte Gang hat allerdings einen großen Drehzahlsprung zwischen viertem und fünftem Gang zur Folge. Ein in den oberen Gängen besser abgestuftes Sechsgang-Getriebe wäre hier sinnvoller gewesen.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Der Ibiza hält bei Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen souverän die Spur. Korrekturen am Lenkrad sind kaum nötig. Den ADAC-Ausweichtest durchfährt der Ibiza dank des relativ kurzen Radstandes sehr spurtreu, das leicht mitlenkende Heck wird früh und sehr effizient durch ESP-Eingriffe stabilisiert. Der Parcours kann somit selbst mit 90 km/h sicher durchfahren werden. Eine elektronische Traktionskontrolle verhindert das Durchdrehen der Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ Der sehr sportlich zu fahrende Seat Ibiza erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten, ohne jedoch im Grenzbereich Tücken zu zeigen. Das untersteuernde Verhalten kommt auch weniger geübten Fahrern zu gute. Lastwechselreaktionen sind so gut wie nicht vorhanden.

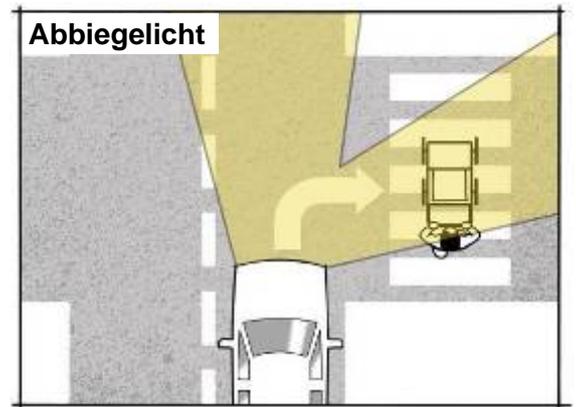
2,3 Lenkung*

Der Wendekreis von 10,7 m geht für einen Kleinwagen noch in Ordnung.

⊕ Das Fahrzeug reagiert sehr spontan auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die direkte Lenkung und die hohe Zielgenauigkeit passen gut zum sportlich ambitionierten Spanier. Der geringe Kraftaufwand am Lenkrad kommt der Handlichkeit zugute, allerdings leidet trotz der geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven etwas darunter.

2,0 Bremse

⊕ Der Ibiza SC benötigt nur 36,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse lässt sich präzise dosieren und spricht auch bei hohem Tempo gut an. Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt den Fahrer bei einer Vollbremsung, indem der volle Bremsdruck zur Verfügung gestellt wird.



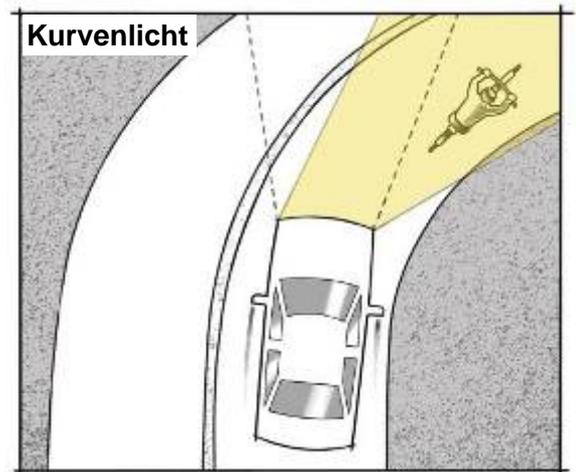
Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,2 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Zu den serienmäßigen Sicherheitsausstattungen bei allen Motor- und Ausstattungsvarianten zählen ein elektronisches Stabilitätsprogramm, ein Bremsassistent und ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über Raddrehzahlvergleich eventuelle Druckverluste erkennt und den Fahrer warnt. In der Ausstattungsvariante Sport gibt es zudem ohne Mehrpreis Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht. Als Sonderausstattung sind Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischen Kurvenlicht erhältlich.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist im Notfall schlecht erreichbar, da er im Schalterblock hinter dem Schalthebel angebracht ist. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützenhöhe reicht vorne für Personen bis 1,80 m, hinten reicht die Höhe aber nur für maximal 1,50 m große Personen. Der Horizontalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten noch akzeptabel.

+ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash werden alle fünf Sterne für die Insassensicherheit erreicht. Die Insassenzelle bleibt stabil. Oberschenkel und Knie von Fahrer und Beifahrer sind gut geschützt. Lediglich die Brustbelastung ist beim Fahrerdummy leicht erhöht. Dank den serienmäßigen Seitenairbags mit integriertem Kopfschutz (Thorax) ist der Schutz beim Seitencrash und Pfahlaufprall gut. Die volle Punktzahl wird hier erreicht. Gegen Aufpreis können auch durchgehende Kopfairbags für vorne und hinten geordert werden, welche trotz der guten Crashergebnisse mit den serienmäßigen Thorax-Airbags zu empfehlen sind, da dadurch auch die hinteren Insassen beim Seitenaufprall besser geschützt sind. Das Fahrzeug ist mit Seatbelt-Remindern auf beiden vorderen Sitzen ausgestattet, welche bei nicht angelegtem Gurt zum Ansnallen ermahnen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

1,5

Kindersicherheit

+ Der fünftürige Ibiza erhält laut EuroNCAP-Crashtest vier von fünf möglichen Sternen. Es ist davon auszugehen, dass der Ibiza SC ein ähnliches Ergebnis erzielt wird. Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "WAVO/Fair GO/I Isofix" (rückwärtsgerichtet) und "Britax Römer Duo Plus Isofix" (vorwärtsgerichtet). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, beim Frontcrash sind aber die Brustbelastungen beim größeren Dummy leicht erhöht. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind unzureichend. Insgesamt 38 von max. 49 Punkten. Die beiden äußeren Sitzplätze sind mit Isofix und zusätzlichen Ankerhaken ausgestattet. Kindersitze lassen sich dort lagestabil und sicher befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, somit dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden.

- Drei Kindersitze können auf der Rückbank nicht nebeneinander untergebracht werden, da der Platz nicht ausreichend groß ist. Auf dem Mittelsitz können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Sitzkontur nicht lagestabil befestigt werden. Die Gurtschlösser hinten sind nicht verwechslungssicher.

2,9

Fußgängerschutz

+ Der gesamte Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind entschärft. Zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und die Flanken der Motorhaube. 19 von max. 36 Punkten werden laut EuroNCAP beim Fußgängerschutz erreicht.

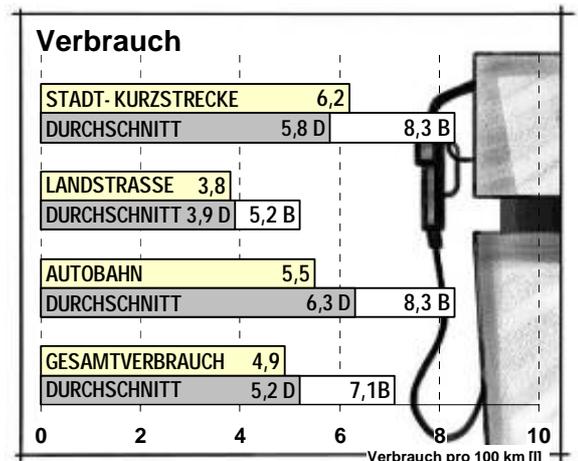
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der 105 PS starke Ibiza SC 1,9 TDI erreicht mit 4,9 l Durchschnittsverbrauch (laut ADAC-Messung) und einem CO2-Austoß von 128 g/km 27 von 50 Punkten beim ADAC-EcoTest. Auf der Autobahn begnügt sich der Ibiza mit 5,5 l, innerorts sind 6,2 l nötig und auf der Landstraße gerademal 3,8 l auf 100 km.

1,8 Schadstoffe

+ Der Ibiza SC ist serienmäßig mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet und erreicht dadurch gute 42 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt verpasst das Fahrzeug knapp die vier Sterne beim ADAC-EcoTest und erreicht mit 69 Punkten drei von fünf Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten fallen dank günstigem Diesel und recht sparsamen Verbrauch gering aus.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km bzw. alle 12 Monate muss der Ibiza zum Service in die Werkstatt, nach 120.000 km steht ein Zahnriemenwechsel an.

+ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf akzeptablen Niveau.

- Die relativ kurzen Serviceintervalle sind nicht mehr zeitgemäß. Die daraus resultierenden höheren Aufwendungen und die sehr hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Bewertung.

2,6 Wertstabilität*

Der sportliche Ibiza SC lässt einen soliden Restwertverlauf erwarten.

4,2 Kosten für Anschaffung*

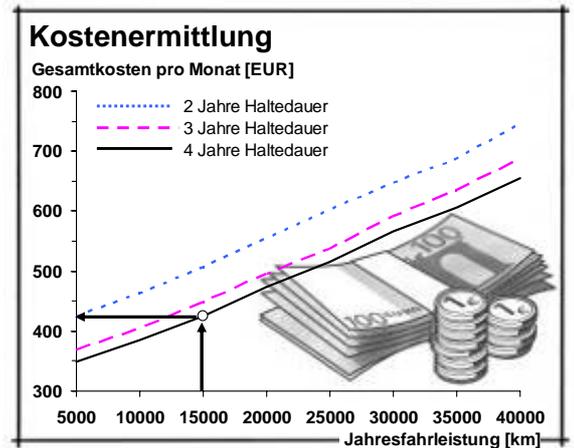
➔ Auch wenn der Ibiza durch sein sportliches Auftreten gefällt und die Serienausstattung üppig ausfällt, ein Grundpreis von knapp 17.700 Euro ist für einen Kleinwagen nicht gerade wenig.

5,5 Fixkosten*

➔ Die Steuern für den Dieselmotor fallen hoch aus, zudem sorgen die durchweg schlechten Versicherungsklassen für hohe Fixkosten.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die effektiven monatlichen Kosten bewegen sich noch auf akzeptablem Niveau, da die Betriebskosten recht gering ausfallen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 424 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 12V	1.4 16V	1.6 16V	1.4 TDI	1.9 TDI	1.9 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1390	4/1598	3/1422	4/1896	4/1896
Leistung [kW(PS)]	51(70)	63(85)	77(105)	59(80)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	112/3000	132/3800	153/3800	195/1800	210/1800	240/1900
0-100 km/h[s]	14,4	11,8	10,4	12,7	11,8	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	177	189	177	178	187
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	7,0 S	7,4 S	4,7 D	4,9 D	4,9 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/14/17	17/14/17	17/16/19	19/18/20	20/19/21	20/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	86	106	143	181	181
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	372	389	430	378	392	415
Preis [Euro]	11790	12790	15090	14890	14990	16990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1896 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/45R16
Reifengröße (Testwagen)	215/40R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 3,8/ 5,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km/ 128g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4034/1693/1428 mm
Leergewicht/Zuladung	1220 kg/381 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	915 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR und ABS)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Technik-Paket)	390 Euro
Regensensor(Technik-Paket)	390 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	180 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht)	800 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	220 Euro°
Audioanlage (inkl. MP3)	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar (Beifahrer Aufpreis)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	350 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	200 Euro°
Zentralverriegelung (inkl. Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	230 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro°
Nebelscheinwerfer (inkl. Abbiegelicht)	Serie
Schiebe-Hubdach	680 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	201 Euro
Monatliche Gesamtkosten	424 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/21
Grundpreis	17.690 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,4	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,5	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,3
Komfort	2,7	Schadstoffe	1,8
Federung	2,5		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,5
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen