



## Seat Ibiza SC 1.4 TSI Cupra DSG (7-Gang)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(132 kW / 180 PS)

Die Cupra-Version des Seat Ibiza greift auf modernste VW-Technik zurück. Der mit einem 1,4 Liter-TSI-Triebwerk ausgestattete Spanier zeigt dank Kompressor/Turbo-Kombination und 180 PS in Verbindung mit dem 7-Gang-DSG für sehr gute Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt schon bei moderater Fahrweise mit durchschnittlich 6,6 l/100 km hoch aus, bei flotter Gangart schnell er weiter in die Höhe. Insgesamt zeigt der Cupra ein sehr sportliches Gesamtpaket, welches aber auch im Alltagsbetrieb nicht unkomfortabel ist. Gegen Aufpreis gibt es sogar eine Vier-Kolben-Sportbremsanlage, welche für exzellente Verzögerungswerte sorgt. Dank des guten Platzangebots vorne und des recht großen Kofferraums ist das Fahrzeug voll alltagstauglich. Leider ist der Seat Ibiza Cupra nur als Dreitürer und nicht mit Schaltgetriebe lieferbar. Die Wirtschaftlichkeit fällt sehr schlecht aus, kein Wunder, denn Seat verlangt saftige 23.190 Euro für den Sport-Seat, dazu kommen die hohen Fix- und Betriebskosten. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Fiat Grande Punto Abarth, Ford Fiesta ST, Peugeot 207 RC, Renault Clio RS, VW Polo GTI

- +** hohe Sicherheitsausstattung, sehr gute Crash-Ergebnisse, sehr gute Fahrleistungen, sehr hohe Fahrstabilität, sehr standfeste Bremsen, großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorne
- hoher Verbrauch, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

### Verarbeitung

⊕ Die sportliche Cupra-Version des Seat Ibiza ist ausschließlich als Dreitürer lieferbar. 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 Kunststoffe und die in Klavierlack-Optik gehaltenen Radio- und Klimabedienteile sowie aufpreispflichtige Carbonlook-Applikationen 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 428 kg. Der Motorraum ist zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz geschützt.

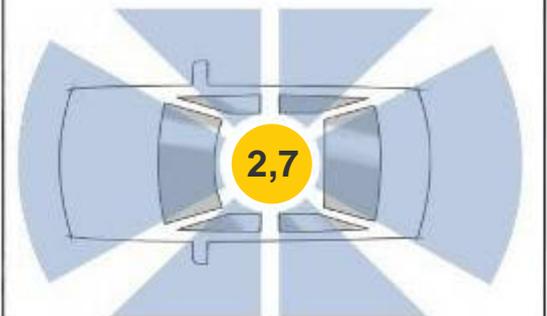
⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nur wenig abgedichtet, dadurch kann man sich beim Einsteigen die Kleidung verschmutzen. Es fehlen Seitenleisten oder Kunststoffeinlagen in den Stoßfängern, welche den Lack bei kleinen Remplern schützen würden. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel 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

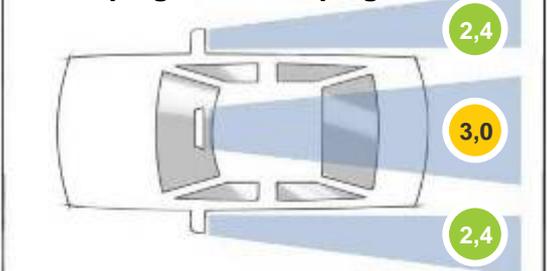
### Sicht

⊕ 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 beim Cupra). 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 Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht (im Testwagen vorhanden). 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).

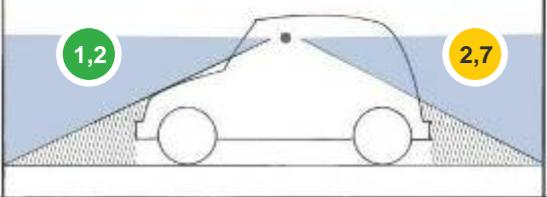
#### Rundumsicht



#### 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 stark ein als beim Fünftürer.

– 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, denn nur hier ist die Einstiegshilfe "Easy Entry" verbaut. 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 (außer Fahrertüre) oder Kofferraum, ist das komplette Fahrzeug verriegelt, 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). Die Funktion kann aber durch zweimaliges Betätigen der Fernbedienung deaktiviert werden.

## 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.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

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

– Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt werden. Ohne das aufpreispflichtige Ablagenpaket sind keine Fächer oder ähnliches für kleine Gegenstände im Kofferraum vorhanden.

## 2,3

## INNENRAUM

## 2,0

## Bedienung

**+** Die funktionelle und recht einfache Bedienung des Seat Ibiza Cupra gefällt. 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 Klangqualität. Ein Bordcomputer informiert über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich einfach und sinnfällig über Tasten im Blinkerhebel bedienen. Der praktische Autobahnblinker blinkt beim Antippen automatisch dreimal. Das Handschuhfach ist gut zugänglich, aber unbeleuchtet. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Leuchte im Tacho gewarnt. Bei geöffneter Motorhaube erfolgt aber keine Warnung.

**-** 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).



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

## 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.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,75 m ausreichend Platz vor.**

## 2,3 KOMFORT

### 2,3 Federung

⊕ Das im Cupra verbaute Sportfahrwerk passt gut zum Charakter des Fahrzeugs. Es ist straff abgestimmt, ohne aber unkomfortabel zu wirken. Lange Bodenwellen werden deutlich besser abgefedert als bei den normalen Varianten. Auch bei beladenem Fahrzeug ändert sich das kaum. Seitenneigung und Vertikalbewegungen sind kaum vorhanden. Bei kurzen Bodenwellen oder bei groben Einzelhindernissen merkt man aber deutlicher die straffe Abstimmung. Sie dringen recht ungefiltert, aber noch nicht unangenehm bis in den Innenraum.

### 2,3 Sitze

⊕ Die vorderen Sportsitze sind eher straff gepolstert und geben sehr guten Seitenhalt. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen. 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 Personen schon nach kurzer Fahrzeit zu Rückenschmerzen.

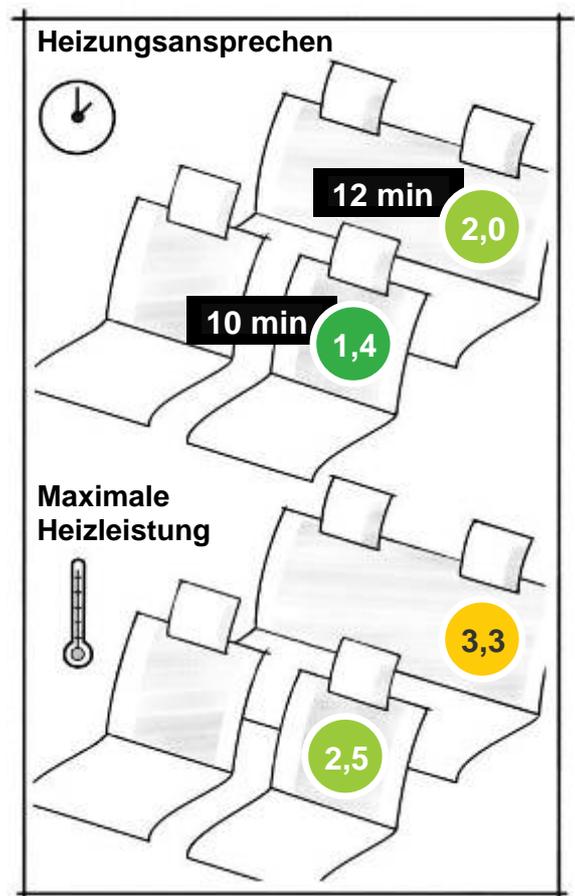
### 2,6 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel ist relativ niedrig. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche etwas zu. Der sportliche Motor zeigt sich bei Konstantfahrt kaum präsent, erst unter Vollast ist ein tiefes Brummen hörbar, was aber nicht aufdringlich oder unangenehm wirkt.

### 2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht auf den vorderen Plätzen sehr schnell an, selbst die hinteren Plätze werden in kurzer Zeit erwärmt. Die maximale Heizleistung ist zufriedenstellend. Die beim Cupra serienmäßige Klimaautomatik sorgt im Sommer schnell für einen kühlen Innenraum. Die Temperatur- und Luftverteilung kann zufriedenstellend reguliert werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,1

---

## MOTOR/ANTRIEB

---

0,6

### Fahrleistungen\*

⊕ Der doppelt aufgeladene 1,4 Liter Benzin-Direkteinspritzer leistet satte 180 PS und sorgt im Ibiza Cupra für erstklassige Fahrleistungen. Einzigartiges Merkmal der TSI-Technik ist die Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppelaufladung. Der "Twincharger", ein Kompressor in Kombination mit einem nachgeschalteten Abgasturbolader, sorgt mit einer Literleistung von 129 PS für einen Spitzenwert unter den Serien-Vierzylindern im PKW-Bereich. Das maximale Drehmoment von 250 Nm steht über einen weiten Drehzahlbereich von 2.000 - 4.500 U/min an und sorgt für einen gleichmäßig kräftigen Antritt.

1,7

---

### Laufkultur

⊕ Das innovative TSI-Triebwerk läuft überraschend kultiviert und vibrationsarm, bei sehr gleichmäßiger und weicher Leistungsentfaltung.

1,1

---

### Schaltung

⊕ Das im Ibiza Cupra serienmäßige 7-Gang-Direktschaltgetriebe passt perfekt zum 1,4 Liter TSI-Motor. Die Schaltvorgänge vollziehen sich weich und sind kaum wahrnehmbar. Die Trockenkupplung zeigt auch bei kaltem Motor im Winter keine Auffälligkeiten, insgesamt hinterlässt das Getriebe einen ausgezeichneten Eindruck. Auf Wunsch können die Gänge mit Hilfe der Schaltpaddels am Lenkrad bzw. des Wählhebels auch manuell gewechselt werden.

1,4

---

### Getriebeabstufung

⊕ Sieben Gänge sorgen für besonders geringe Drehzahlunterschiede beim Schalten, so kann der Motor sein volles Temperament entfalten. Aufgrund der weichen Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung fallen die vielen Gangwechsel nicht störend aus, da sie praktisch nicht spürbar sind. Der siebte Gang hätte etwas länger übersetzt werden können, um das Drehzahlniveau auf der Autobahn noch weiter zu senken. Der drehmomentstarke Motor würde gut damit zurecht kommen.

## 1,5 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 selbst mit 90 km/h sicher durchfahren werden. Eine elektronische Traktionskontrolle verhindert das Durchdrehen der Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn.

### 1,3 Kurvenverhalten

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

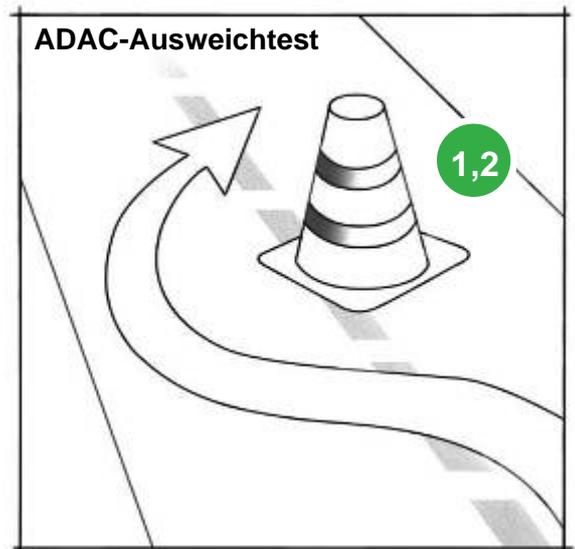
### 2,2 Lenkung\*

Der Wendekreis von 10,8 m geht für einen Kleinwagen gerade 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. Beim Cupra ist das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven etwas besser als beim normalen Ibiza, lässt aber immer noch Raum für Verbesserungen.

### 1,3 Bremse

⊕ Der Ibiza Cupra ist gegen Aufpreis auch mit einer noch standfesteren Vier-Kolben-Bremsanlage lieferbar. Mit dieser Bremsanlage wird ein Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand von nur 35 m erzielt (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 215/40R17V Bridgestone Potenza RE050A). Die Bremse lässt sich sehr präzise dosieren und spricht auch bei hohem Tempo exzellent an. Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt den Fahrer bei einer Vollbremsung, indem der volle Bremsdruck zur Verfügung gestellt wird.



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.

## 2,2 SICHERHEIT

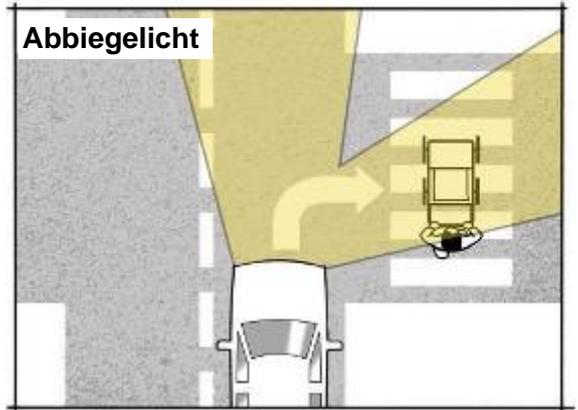
### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** 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. Beim Cupra gibt es zudem ohne Mehrpreis Nebelscheinwerfer mit Abbieglicht. Als Sonderausstattung sind Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Der Schalter für die Warnblinkanlage ist schlecht erreichbar, da er im Schalterblock hinter dem Schalthebel angebracht ist. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

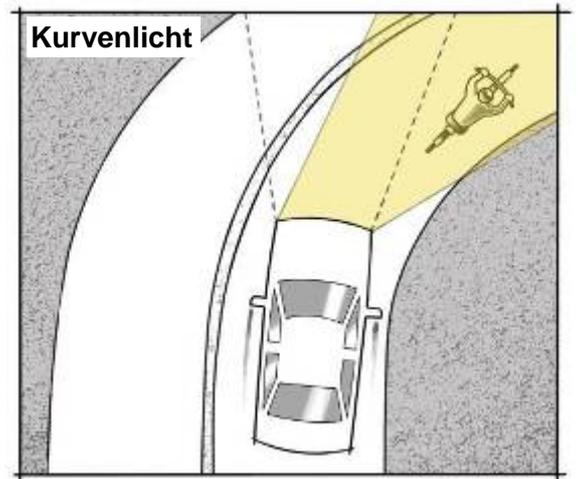
### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

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 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 Crashtestergebnisse mit den serienmäßigen Thorax-Airbags zu empfehlen sind, da dadurch auch die hinteren Insassen beim Seitenaufprall besser geschützt werden. Das Fahrzeug ist mit Seatbelt-Remindern auf beiden vorderen Sitzen ausgestattet, welche bei nicht angelegtem Gurt zum Anschnallen ermahnen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



**Abbieglicht**  
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.



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

## 1,6 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. 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 ausreicht. 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.

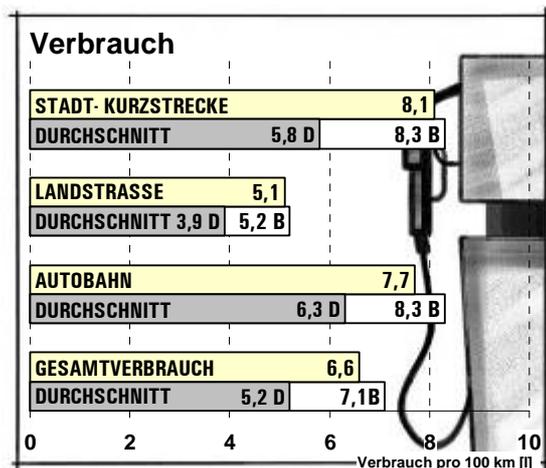
## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO2\*

⊖ Der Verbrauch des sportlichen Spaniers fällt mit durchschnittlich 6,6 l auf 100 km für diese Fahrzeugklasse recht hoch aus. Für diese Leistungsklasse geht er allerdings in Ordnung. Mit einem gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 158 g/km erreicht der Cupra nur 17 Punkte in diesem Kapitel des ADAC-EcoTest. Während der Verbrauch auf der Landsstraße mit 5,1 l/100 km noch akzeptabel ausfällt, zeigt er sich in der Stadt mit 8,1 l und vor allem auf der Autobahn mit 7,7 l pro 100 km nicht besonders sparsam.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist dagegen sehr gering. Hier werden 48 Punkte erreicht. Insgesamt reicht es aber mit 65 Punkten nur für drei von fünf Sternen beim ADAC-EcoTest.



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

5,1

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,6

### Betriebskosten\*

➖ Aufgrund des recht hohen Verbrauchs fällt auch die Note für die Betriebskosten schlecht aus.

4,3

### 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 relativ niedrigem Niveau.

➖ Die relativ kurzen Serviceintervalle sind nicht mehr zeitgemäß. Die daraus resultierenden höheren Kosten und der sehr teure Reifenersatz verhindern eine bessere Bewertung.

3,9

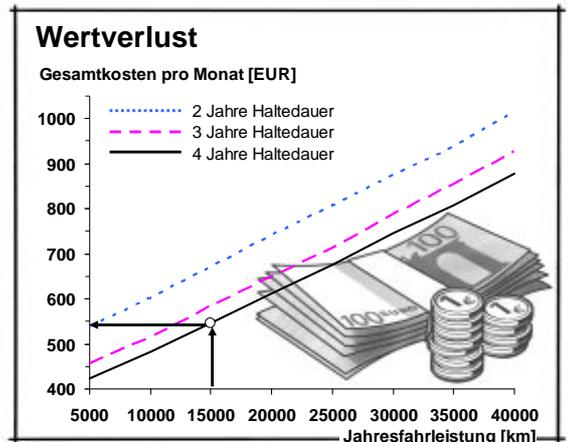
### Wertstabilität\*

Auch aufgrund des recht hohen Verbrauchs dürfte der Restwertverlauf des Ibiza Cupra nicht besonders solide sein.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

➖ Den sportlichen Ableger des Ibiza lässt sich Seat teuer bezahlen. Auch wenn ein sehr aufwendiger Motor mit Kompressor und Turbolader und ein hochmodernes und fortschrittliches 7-Gang-DSG-Getriebe zum Einsatz kommen, sind 23.190 Euro für einen Kleinwagen schlichtweg inakzeptabel.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,8

## Fixkosten\*

- ⊕ Die jährlichen KFZ-Steuern fallen dank des geringen Hubraums mit 84 Euro noch recht gering aus.
- ⊖ Die Versicherungsklassen sind aber sehr ungünstig. Während die HaftpflichtEinstufung noch auf erträglichem Niveau liegt, langen die Versicherungen bei der Teil- und Vollkasko voll zu.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

- ⊖ Der hohe Anschaffungspreis und der nicht berauschende Restwertverlauf sorgen zusammen mit den hohen Fix- und Betriebskosten für sehr hohe absolute monatliche Kosten.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 12V	1.2 12V	1.4 16V	1.6 16V	1.4 TSI	1.4 TDI	1.6 TDI	1.9 TDI
Aufbau/Türen	SR/3							
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1598	4/1390	3/1422	4/1598	4/1896
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	110(150)	59(80)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	153/3800	220/1250	195/1800	230/1500	240/1900
0-100 km/h[s]	15,9	14,4	11,8	10,4	7,9	12,7	11,8	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	165	177	189	212	177	178	187
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	k.A.	k.A.	7,1 S	6,5 S	4,5 D	4,7 D	4,9 D
CO2 [g/km]	128	139	149	157	146	98	109	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/16/17	18/16/17	18/16/17	18/16/19	16/22/23	18/18/20	20/19/21	20/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	106	80	142	152	180
Monatliche Gesamtkosten [Euro]				434	515	375	387	416
Preis [Euro]	10.990	11.890	12.850	15.150	20.990	14.950	15.050	17.050

#### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/40R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,1/ 5,1/ 7,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	148g/km/ <b>158g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4034/1693/1428 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1245 kg/428 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>285 l/620 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/n.b. kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>680 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>129 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>81 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>284 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>546 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/23
Grundpreis	23.190 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Automatikgetriebe (7-Gang DSG)	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Technik-Paket)	390 Euro°
Regensensor (Technik-Paket)	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Sportbremsanlage	1.200 Euro°
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	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
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

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

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

### WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,1

Betriebskosten*	4,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Wertstabilität*	3,9
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,8
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen