



Seat Ibiza SC 2.0 TDI FR (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(105 kW / 143 PS)

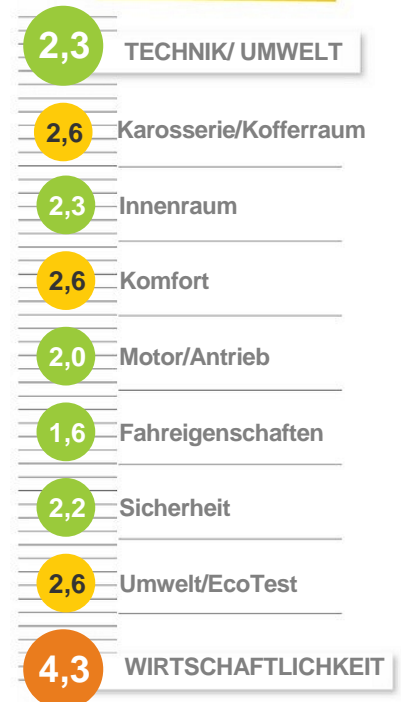
Kleine Rennsemmler mit sparsamem Motor gesucht? Seat hat eine Antwort, den Ibiza FR mit 2,0-l-TDI-Motor. 143 PS und 320 Nm Drehmoment sorgen für sportliche Fahrleistungen, der Verbrauch hält sich mit 4,8 l Diesel pro 100 km im Rahmen. Das Fahrwerk kommt mit der Leistung problemlos zurecht, Komfort darf man aber nicht erwarten. Ebenso wenig die gute Laufkultur, die man von diesem Motor in größeren Modellen gewohnt ist. Auch die Schaltung arbeitet sonst präziser. Einwandfrei dagegen zeigt sich die Verarbeitung und das Platzangebot vorne. Die Ausstattung ist umfangreich (u.a. ESP, Airbags, Klimaautomatik) - das darf man bei über 20.500 Euro Grundpreis auch erwarten. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** Opel Corsa 1.7 CDTI

- +** sehr gute Fahrleistungen, angemessener Verbrauch, sicheres Fahrwerk, gute Verarbeitung
- mäßige Laufkultur, Schaltung wenig präzise, wenig Fahrkomfort

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



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die sportliche FR-Version des Seat Ibiza gibt es als Drei- und Fünftürer. Schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße und sauber bearbeitete Kanten zeugen von einer im Kleinwagensegment schönen 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 417 kg (inkl. Fahrer). Der Motorraum ist gut 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.

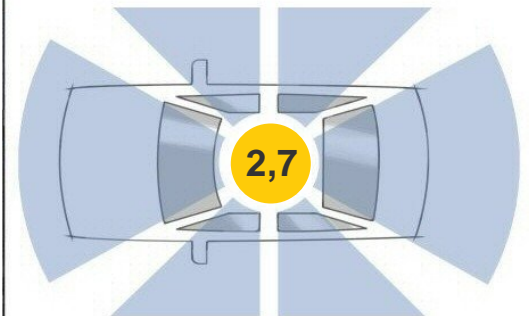
Sicht

⊕ 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. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung ergibt sich dennoch nur ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht leuchten beim Abbiegen den seitlichen Bereich besser aus. 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). Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird.

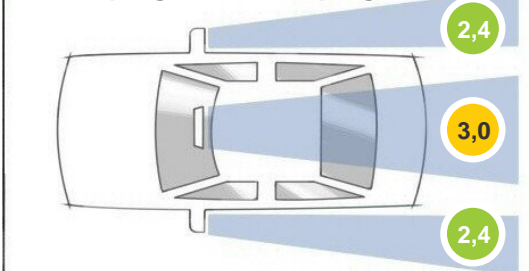


Die C-Säule schränkt im SC die Sicht weniger stark ein als beim Fünftürer.

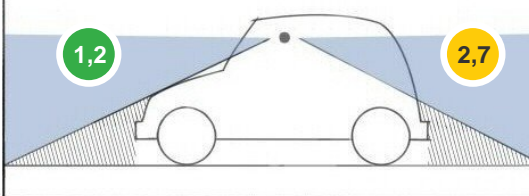
Rundumsicht



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

3,5 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 Einstieghilfe "Easy Entry" verbaut. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig, um die großen Türen auch an Steigungen offen zu halten.

+ 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.

⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. 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 ordentlichen 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.

2,7 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. Personen über 1,85 m Größe sollten auf ihren Kopf achten, da die Heckklappe nicht besonders hoch öffnet. Die Beleuchtung im Kofferraum fällt spärlich aus.

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

2,2

Bedienung

⊕ Die funktionelle und recht einfache Bedienung des Seat Ibiza Cupra gefällt. Das sportlich gestaltete Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und lässt sich fast jeder Körpergröße gut anpassen. Die Pedale und der Schalthebel sind günstig 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 gibt nur eine grobe Übersicht über den Tankinhalt, die Anzeige der Restreichweite im Bordcomputer mildert die schlechte Ablesbarkeit des Kraftstoffinhalts aber ab. Die Bedienung der Klimatisierung 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.



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

1,9

Raumangebot vorne*

⊕ Die 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 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.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

⊕ Das im FR verbaute Sportfahrwerk wird sportlichen Ansprüchen gerecht, der Komfort bleibt aber auf der Strecke. Die sehr straffe Abstimmung wird auf langen Fahrten stressig. Lange Bodenwellen werden einwandfrei abgedefert. Kurze Bodenwellen bringen aber Unruhe in den Innenraum und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel gibt das Fahrwerk deutlich an die Passagiere weiter. Regelmäßige Bodenwellen zeigen eine Stuckerneigung der Abstimmung auf. Bei beladenem Fahrzeug ändert sich das etwas, die Federung spricht dann nicht mehr so hölzern an. Seitenneigung und Vertikalbewegungen sind kaum vorhanden.

2,2 Sitze

⊕ Die vorderen Sportsitze sind eher straff gepolstert und geben 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.

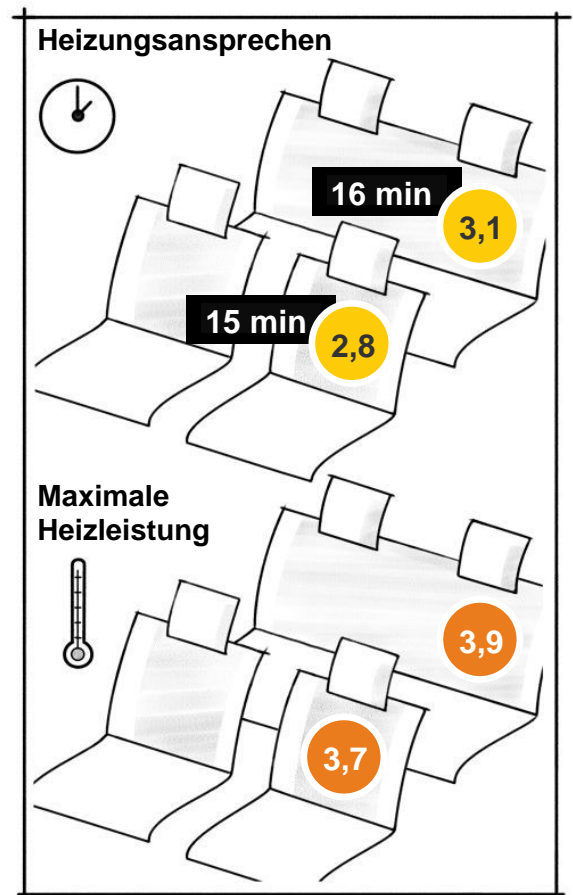
2,8 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist akustisch stets präsent, hier hätte eine bessere Dämmung viel gebracht. Die Fahrgeräusche gehen weitgehend unter, bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche hörbar zu. Ein Leisetreter ist der Ibiza mit dem 2.0 TDI weder innen noch außen.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine ausreichende Heizleistung. Hinten sind Heizleistung und Ansprechen etwas schlechter.

⊕ Die Klimaautomatik gibt es beim FR serienmäßig, sie kühlt im Sommer den Innenraum effektiv und verfügt über einen gut funktionierenden Automatikmodus. Auch dabei: der Pollenfilter. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur nur gemeinsam vorwählen, ebenso die Luftmengenverteilung - letztere lässt sich aber frei kombinieren nach oben, mitte und unten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,0

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 2.0-l-TDI sind beachtlich, stehen doch 143 PS und 320 Nm Drehmoment im Maximum zur Verfügung - losgelassen auf einen Kleinwagen mit nur 1,25 Tonnen. Dreht man die Gänge aus, sind sehr schnelle Beschleunigungen möglich. Aber auch schaltfaules Fahren geht dank der guten Durchzugskraft einwandfrei, selbst im ewig lange übersetzten sechsten Gang ist der Tempozuwachs noch deutlich zu spüren.

3,3

Laufkultur

Neben dem harten Fahrwerk ist die Laufkultur ein deutlicher Kritikpunkt am Ibiza FR. Unter 1.500 U/min. dringen spürbare Vibrationen und ein ausgeprägtes Brummen in den Innenraum; in diesem Drehzahlbereich "quält" man den Motor - auch wenn die Schaltpunktanzeige dieses Drehzahlniveau gerne hätte. Hinzu kommt die lange Übersetzung und die weit gespreizten Gänge, die ein niedriges Drehzahlniveau fördern. Bei höheren Drehzahlen gibt sich der Motor kultivierter, wirklich angenehm verhält er sich aber nicht. Den 2,0-l-TDI kennt man in anderen Autos deutlich zivilisierter.

2,3

Schaltung

Ungewöhnlich unpräzise lässt sich das Sechsgang-Getriebe schalten, es gibt ein spürbares Spiel am Ganghebel selbst bei eingelegtem Gang. Auch die Schaltwege fallen recht lang aus - unpraktisch für ein sportliches Auto. Die Sechsgang-Schaltung ist damit deutlich schlechter als die Fünfgang-Schaltung, die Seat sonst in den Ibizas verbaut. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt eine möglichst ökonomische Fahrweise, fordert den Fahrer aber oft zu früh zum Hochschalten auf; folgt dieser der Empfehlung, landet der Motor im nächsthöheren Gang praktisch bei Leerlaufdrehzahl und versucht dann ruckeln und nervtötend brummend wieder auf Drehzahl zu kommen.

⊕ Schnelle Schaltvorgänge sind problemlos möglich. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen getrennt und lässt sich einwandfrei einlegen.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zum drehmomentstarken Motor. Die Gesamtübersetzung hat Seat sehr lange gewählt. Trotz der sechs Gänge ergeben sich zwischen den Übersetzungsstufen recht große Sprünge. Angenehm beim Anfahren: der erste Gang ist kurz ausgelegt, damit würgt man den Motor beim Anfahren nicht leicht ab. Insgesamt kommt der Motor mit der Abstufung gut zurecht.

1,6 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. Die elektronische Differenzialsperre XDS verhilft dem kleinen Ibiza selbst dann zu guter Traktion in Kurven, wenn das volle Drehmoment über die Vorderräder herfällt.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ Der sehr sportlich zu fahrende Seat Ibiza FR 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.

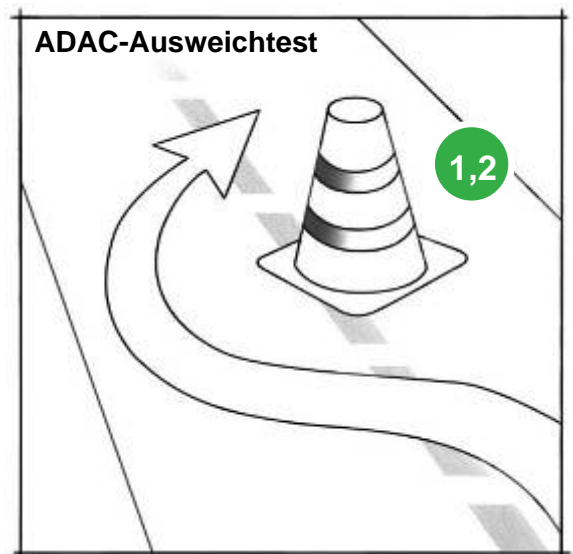
2,4 Lenkung*

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. Das Lenkgefühl ist recht gut, bei höheren Geschwindigkeiten fühlt sich die Lenkung aber etwas zu leichtgängig an und könnte stärker zentrieren.

1,7 Bremse

⊕ Der durchschnittliche Anhalteweg des Ibiza FR mit 2.0 TDI aus Tempo 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei guten 35,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 215/40 R17). Die Bremsanlage zeigt sich dabei ausgesprochen standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der elektronische Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.



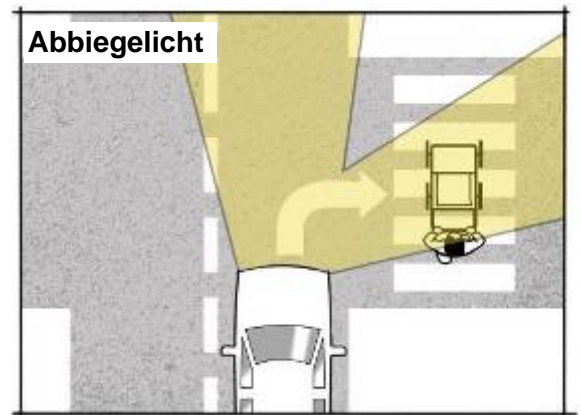
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

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. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Serienmäßig an Bord sind beim FR zusätzlich Nebelscheinwerfer mit Abbieglicht. Als Sonderausstattung gibt's Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht.

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



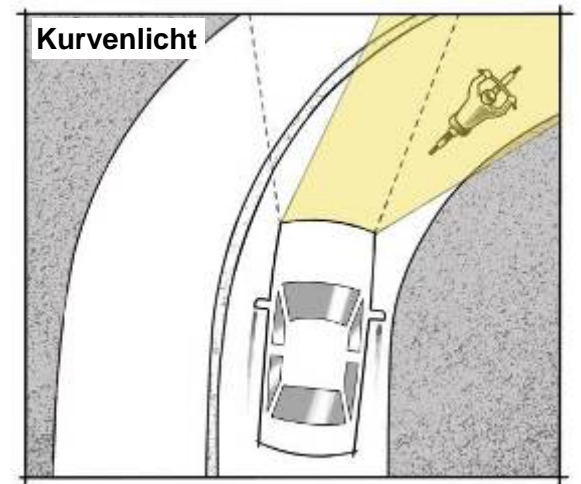
Abbieglicht

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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützenhöhe reicht vorne für Personen bis 1,80 m, hinten reicht die Höhe aber nur für maximal 1,55 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 gute 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 Crashergebnisse 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 optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrrichtung 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 Froncrash 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Ibiza mit dem 2,0-l-TDI liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 130 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest nur für 27 Punkte in der Klasse der Kleinwagen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l, außerorts bei 3,7 l und auf der Autobahn bei 5,5 l Diesel pro 100 km.

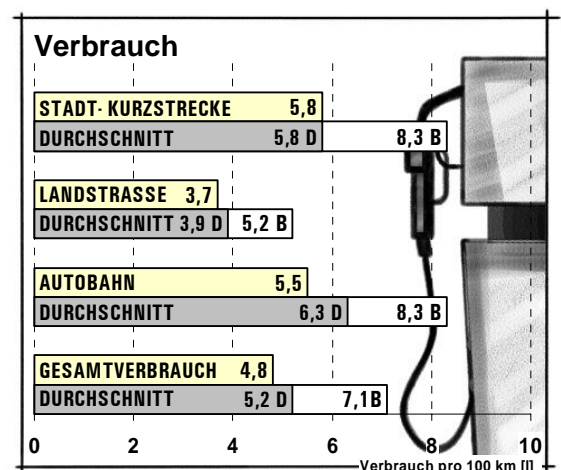
1,8 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders schlecht. Jedoch fallen allgemein die Stickstoffoxid-Emissionen und auch die Partikel-Emissionen im Autobahnzyklus nicht besonders gut aus. Daher reicht es nur für 42 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 69 Punkte und somit drei von fünf möglichen Sternen - der vierte Stern wird nur um einen Punkt verpasst.

4,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenumfeld recht günstig ausfällt, kann der Ibiza FR hier eine gute Bewertung erreichen.



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

4,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km bzw. alle 12 Monate muss der Ibiza zum Service in die Werkstatt. Der Zahnriemen muss nur alle 180.000 km ersetzt werden.

⊕ 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. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊖ Die relativ kurzen Serviceintervalle sind nicht mehr zeitgemäß. Die daraus resultierenden höheren Aufwendungen verhindern eine bessere Bewertung.

1,7 Wertstabilität*

⊕ Dem kleinen Spanier wird eine günstige Restwertentwicklung vorausgesagt, der sparsame Motor und das prinzipiell gute Image der Marke leisten ihren Beitrag dazu.

5,1 Kosten für Anschaffung*

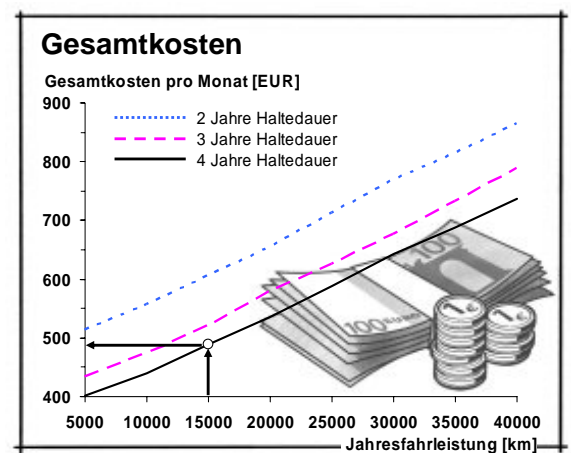
⊖ Im Kleinwagenbereich sind 20.640 Euro eine Menge Geld; immerhin bringt der Ibiza für soviel Geld auch eine gute Ausstattung mit, beispielsweise sind Klimaautomatik und die Sportausstattung Serie. Allerdings kann das Modell auch noch weiter aufgerüstet werden, u.a. mit empfehlenswertem Xenonlicht.

5,5 Fixkosten*

⊖ Die festen jährlichen Kosten sind sehr hoch. Zwar fällt die Steuer dank der CO₂-Komponente nun deutlich geringer als bisher aus (190 Euro), wirklich günstig ist es aber auch nicht. Richtig teuer wird es bei der Versicherung, sowohl die Einstufung für Haftpflichtversicherung als auch für die Teil- und die Vollkasko sind sehr ungünstig.

4,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, schneidet der Ibiza FR 2.0 TDI im Umfeld seiner Klasse sehr schlecht ab. Zwar schlagen die Kraftstoffkosten nicht so ins Kontor, jedoch sind die Fixkosten und auch der absolute Wertverlust in Euro und Cent hoch und wirken sich daher zu stark aus, um eine bessere Bewertung zu erreichen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 488 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TDI Ecomotive	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	55(75)	66(90)	77(105)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	180/1500	230/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	13,9	11,8	10,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	178	188	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	3,8 D	4,5 D	4,5 D	4,8 D
CO2 [g/km]	89	109	109	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19V/18V/20V	20/19/21	20/19/21	17/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	114	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	382	418	421	488
Preis [Euro]	15.350	16.800	17.400	20.640

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 Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R17
Reifengröße (Testwagen)	215/40R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 3,7/ 5,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 130g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4034/1693/1428 mm
Leergewicht/Zuladung	1254 kg/417 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	935 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	800 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (Technik-Paket)	390 Euro ^o
Regensensor (Technik-Paket)	390 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	180 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Xenon)	800 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	220 Euro
Audioanlage (inkl. CD-MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket)	390 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	200 Euro
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro
Panorama-Glasdach (mit Hubfunktion)	680 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	252 Euro
Monatliche Gesamtkosten	489 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/22
Grundpreis	20.640 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.



Seat Ibiza SC 2.0 TDI FR (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest