ADAC autotest

Seat Ibiza ST 1.6 TDI Style (DPF)

Fünftürige Kombilimousine im Kleinwagenformat (77 kW / 105 PS)

Endlich gibt es für den Ibiza von Seat auch eine Kombi-Variante, erkennbar am Kürzel ST. Die fahrdynamischen Qualitäten der Limousine bleiben erhalten, hinzu kommt ein großer Kofferraum - sehr praktisch. Nur Variabilität, kleine Fächer oder Halterungen fehlen dem Gepäckabteil leider. Dank ordentlichem Platzangebot können vier Erwachsene samt Gepäck gut reisen. Mit dem 1,6-l-TDI ist der Ibiza ST flott unterwegs, bei Bedarf versteht es der Diesel aber auch, mit dem Kraftstoff zu knausern. Die Ausstattung fällt recht umfangreich aus, trotz zahlreich verfügbarer Extras wie Panoramadach und Lederausstattung leistet sich der ST jedoch einen Patzer: separate Seitenairbags sind selbst in der Optionsliste nicht zu finden. Bei einem Grundpreis von über 19.000 Euro sollten sie Serie sein. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Kombi **Konkurrenten:** u.a. Peugeot 207 SW, Renault Clio Grandtour, Skoda Fabia Combi

EcoTest ★★★★☆

ADAC-URTEIL

2,4	TECHNIK/ UMWELT
2,3	Karosserie/Kofferraum
2,2	Innenraum
2,8	Komfort
2,1	Motor/Antrieb
2,2	Fahreigenschaften
2,4	Sicherheit
2,5	Umwelt/EcoTest
3,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT

⊕ gute Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch, sicher und fahrdynamisch abgestimmtes Fahrwerk mit genug Komfort, einfache Bedienung, großer Kofferraum

⊖ hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten

Stand: 2010
Text: M. Ruhdorfer

2,3 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Schmale und gleichmäßig verlaufende Spaltmaße 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 Radiobedienteile sorgen für einen soliden Gesamteindruck. Nur die etwas billig wirkenden Kunststoffe der Türverkleidungen passen nicht in den sonst sehr angenehm wirkenden Innenraum. Zur erlaubten Dachlast macht Seat keine Angaben. Die tatsächliche maximale Zuladung beträgt gute 435 kg. Der Motorraum ist nach unten gut verkleidet, dadurch dringt kaum Straßenschmutz hinein, die Lärmemissionen werden gesenkt und die geringeren Luftverwirbelungen wirken sich positiv auf den Verbrauch aus.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nur wenig abgedichtet, dadurch kann man sich beim Einsteigen die Kleidung verschmutzen; zudem verkratzen die ungeschützten Schweller schnell. 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. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, Wagenheber und Radschraubenschlüssel fehlen. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig.

2,6 Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Ibiza ST durchschnittlich ab. Von Vorteil sind die versenkbaren hinteren Kopfstützen, sie beeinträchtigen die Sicht nicht. Das Halogen-Scheinwerferlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, kann aber nicht an Xenon-Scheinwerferlicht heranreichen. Die Parksensoren für den Heckbereich sind Serie.

⊕ Die Außen- und der Innenspiegel geben ein ausreichend großes Sichtfeld des hinteren Bereichs wieder. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch beheiz- und einstellbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (abschaltbar). Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist sehr gut. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion gibt's serienmäßig. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird.

⊖ Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch Verkehrsteilnehmer im toten Winkel schlechter erkannt werden. Xenonlichter sind nicht erhältlich.

Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

3,5 Ein-/Ausstieg

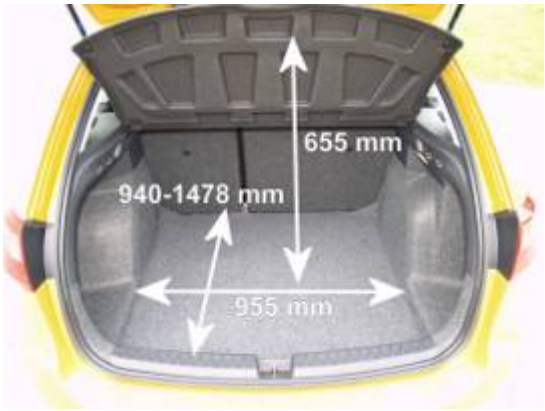
Durch den großen Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schweller sowie die flach verlaufende Windschutzscheibe kann man vorne nicht ganz optimal einsteigen. Der Zustieg nach hinten klappt auch nur zufriedenstellend, da man die Füße über den hohen Schweller heben und in den schmalen Fußraum einfädeln muss. 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 sowie die Scheiben (nur die mit elektrischen Fensterhebern) geöffnet und geschlossen werden. Zudem besteht die Möglichkeit, über eine separate Taste nur den Kofferraum zu entriegeln.

⊖ Verschließt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Türe (außer Fahrertüre) 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, deaktivierbar über 2x hintereinander Verriegeln).

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Für einen Kleinwagen ist das Gepäckabteil sehr groß, es bietet im Normalfall 405 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf üppige 775 l (gemessen bis Fensterunterkante). Auch für sperrige Gegenstände lässt sich der Kofferraum gut nutzen, weil er zu einem weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden kann, da die Heckscheibe nicht zu schräg steht.



Der Kofferraum des Seat Ibiza ST fasst üppige 405 l Volumen fürs Gepäck.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Durch die verhältnismäßig geringe Tiefe und die große Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich. Angenehm auch die niedrige Ladekante, sie befindet sich nur 59 cm über der Straße. Innen stört die Ladekante von gut 10 cm etwas, alles in allem aber kein Problem. Die Heckklappe lässt sich über das klappbare Seat-Emblem öffnen und leicht anheben, zum Schließen der Klappe ist ein gut erreichbarer Griff vorhanden.

⊖ Die Kofferraum-Beleuchtung ist etwas schwach. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Vorschieben des Gepäcks. Die Kofferraumklappe öffnet mit knapp 1,89 m zwar recht hoch, groß gewachsene Personen sollten aber trotzdem auf ihren Kopf achten, damit sie sich nicht am abstehenden Schloss stoßen.

3,7 Kofferraum-Variabilität

⊖ Der Ibiza ST verfügt über eine geteilt klappbare Rückbank. Der Klappmechnismus funktioniert aber kompliziert: die Vordersitze müssen etwas vorgerutscht werden, dann die Sitzfläche hoch und die Lehne nach vorne klappen. Beim Zurückklappen der Lehne muss man zudem darauf achten, nicht die Sicherheitsgurte einzuklemmen und zu beschädigen. Für kleine Utensilien fehlen Netze oder Fächer.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

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

⊕ Die funktionelle und recht einfache Bedienung des Seat Ibiza ST gefällt. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar und lässt sich fast jeder Körpergröße gut anpassen. Die Pedale und der Schalthebel liegen günstig und geben keinen Anlass zur Kritik. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und gut erreichbar. Drehzahlmesser und Tacho liegen einwandfrei im Blickfeld des Fahrers und sind recht gut ablesbar, die Skala unten beginnen zu lassen ist aber nicht ideal. 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 klarem 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 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. Es fehlen Anzeigen für Abblendlicht, Kühlmitteltemperatur und Nebelscheinwerfer (nur am Schalter ist zu wenig). Hinten fehlt es an brauchbaren Ablagen. Der Schalter für die Heckscheibenheizung (mit Abschaltautomatik) ist ungünstig weit weg von den restlichen Bedienelementen der Heizung hinter dem Schalthebel angebracht.

1,9 Raumangebot vorne*

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

3,1 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 1,77 m. Der Mittelsitz ist nur als Notsitz zumutbar, bei drei Personen wird es hinten eng.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,8 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Seat gut gelungen, sie tendiert klar in Richtung straff, lässt den Komfort aber nicht zu kurz kommen. Lange Bodenwellen werden gut absorbiert, kurze Bodenwellen (beispielsweise im Kreuzungsbereich) und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen etwas deutlicher zu den Insassen durch. Das Stuckern hält sich in Grenzen. Insgesamt liegt der Ibiza ST recht ruhig auf der Straße, weil die Aufbaubewegungen gut gedämpft sind, ohne dass der Komfort dabei zu kurz kommt. Bei voller Beladung federt der Ibiza ST kleine Unebenheiten weicher an, schwingt aber bei langen Bodenwellen auch mehr nach - das übliche in diesem Segment.

2,3 Sitze

Das Testfahrzeug war mit den optionalen Leder-Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitzen verfügen über eine Höheneinstellung. Die Kontur der Sitzflächen und -lehnen ist gut, auch dank der recht straffen Federung ergibt sich ein guter Seitenhalt. Insgesamt wird ein guter Sitzkomfort geboten; leider sind Lordosenstützen, die eine bessere Rückenuntersützung gewährleisten könnten, nicht lieferbar. Fahrer unterschiedlicher Größen können sich eine gute Sitzposition einstellen und bei Bedarf Beine und Füße fest abstützen. Auf den Rücksitzen geht es nicht ganz so bequem zu, die Kontur der Lehnen lässt etwas zu wünschen übrig, die der Sitzflächen ist nicht viel besser. Die straffe Federung taugt aber auch für längere Strecken. Erwachsene haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung, weil die Sitzbank recht nah am Boden positioniert ist.

⊖ Auf den Ledersitzen schwitzt man schnell auf längeren Fahrten. Leider ist keine Mittelarmlehne wie bei VW Polo oder Skoda Fabia lieferbar.

2,5 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel bewegt sich im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Der Motor macht nur unter Last auf sich aufmerksam, läuft sonst recht ruhig und unauffällig.

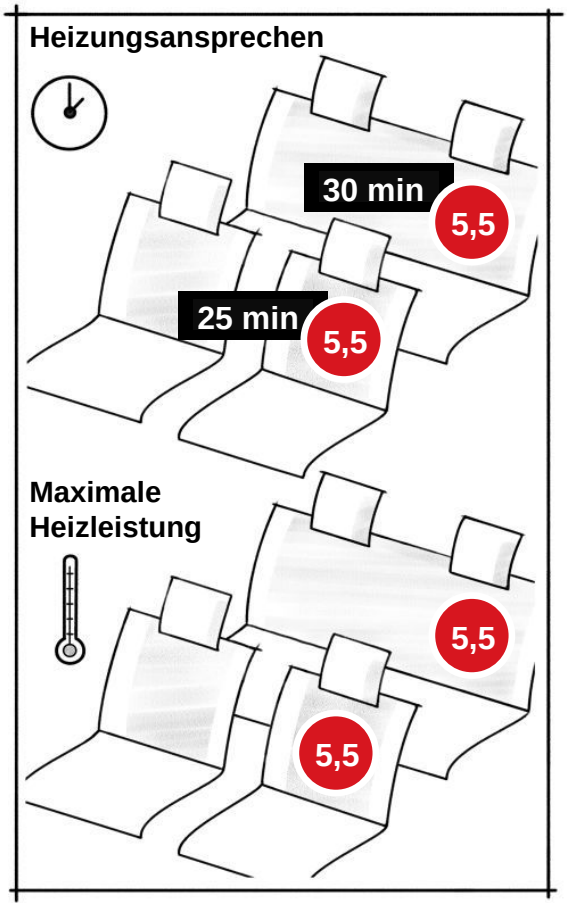
⊕ Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche angenehm in Grenzen. Einem Oberklasse-Auto kann der Ibiza St freilich nicht Konkurrenz machen, für einen Kleinwagen mit Dieselmotor ist die Geräuschkulisse aber annehmbar.

4,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC Klimakammer)
Ein Regler steuert die Temperatur für alle Insassen, die Temperatur lässt sich aber fein einstellen. Ebenso wird die Luftverteilung für Fahrer- und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, jeder Bereich (oben, mitte, unten) kann aber einzeln angesteuert werden.

⊕ Die serienmäßige Klimaanlage sorgt für angenehme Temperaturen im Sommer, es kann auch das Handschuhfach damit gekühlt werden. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich. Die hinteren Fenster lassen sich vollständig öffnen. Ein Aktivkohlefilter hält Gerüche von den Insassen fern (nur bei Climatronic enthalten).

⊖ Die Heizung sollte Seat dringend nachbessern. Sowohl vorne als auch hinten sind das Ansprechverhalten und die Leistung wirklich mangelhaft. Es fehlt ein Zuheizer, der das Kühlwasser schneller auf Temperatur bringt und so zügig den Innenraum mit Wärme versorgen kann. Diesen gibt es aber im Kleinwagen nicht, weshalb das Resultat so schlecht ausfällt. In anderen Modellen werden die Zuheizer verbaut und bessere Heizleistungen erreicht (z.B. VW Touran 1.6 TDI BMT).



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 105-PS-TDI ist der Ibiza ST recht flott unterwegs. Dreht man die Gänge aus, sind Überholmanöver im Handumdrehen erledigt. Aber auch schaltfaules Fahren ist dank 250 Nm Drehmoment problemlos möglich, selbst im fünften Gang sind die Beschleunigungswerte einwandfrei. So kann man Autobahnfahrten fast durchgehend im höchsten Gang absolvieren.

2,5 Laufkultur

⊕ Es sind leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, aber nicht wirklich störend - für einen Diesel im Kleinwagen ist die Laufkultur gut. Man spürt die steifer ausgelegten Motorlager durch geringfügig stärkere Vibrationen als beispielsweise im Skoda Fabia - dadurch hat man aber auch mehr Agilität und weniger "Spiel" beim Lastwechsel. Brummen tritt kaum auf und auch Dröhnen verkneift sich der Vierzylinder weitgehend.

2,0 Schaltung

⊕ Die Schaltwege sind angenehm kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit hoch. Eine Gangempfehlung hilft dabei, den ökonomisch sinnvollen Gang zu wählen und somit Kraftstoff zu sparen. Die Gänge lassen sich recht gut durchschalten, die Präzision der Schaltung gibt keinen Anlass zu Kritik. Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte der Ibiza ST aber stehen, sonst kann es im Getriebe leise krachen.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Beim Durchschalten der Gänge entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der fünfte Gang ist lang genug übersetzt, um ein niedriges Drehzahlniveau auch auf der Autobahn zu ermöglichen. Dennoch wäre ein enger gestuftes Sechsganggetriebe wie im VW Touran mit diesem Motor passender und damit optimal.

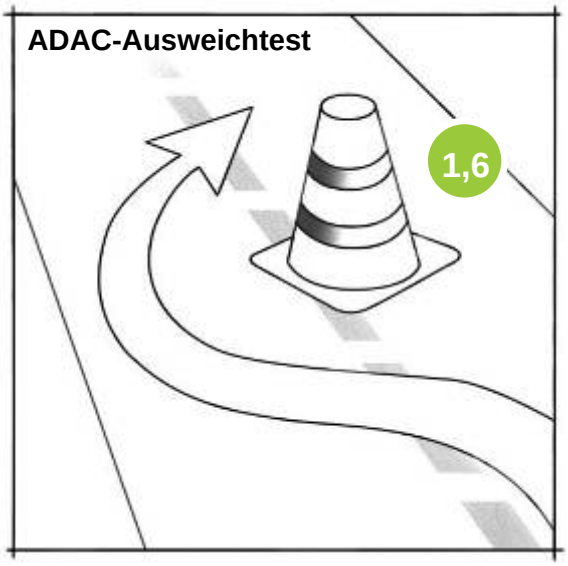
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Ibiza ST hält bei Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen sehr gut die Spur. Korrekturen am Lenkrad sind kaum nötig. Den ADAC-Ausweichtest durchfährt der Ibiza ST dank der guten Fahrwerksabstimmung sehr spurtreu. Das leicht nachdrängende 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.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Hier hilft bei Bedarf das ESP dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern. Bei Lastwechseln verhält sich der Seat recht neutral. Auch bei ausgeprägten Bodenwellen und schnellen Richtungswechseln wankt der Aufbau nur wenig und vermittelt dadurch ein souveränes Fahrgefühl.



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 Beherrschbar-keit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 Lenkung*

Der Wendekreis von 10,6 m geht für einen Kleinwagen noch in Ordnung.

⊕ Das Fahrzeug reagiert gut auf Kurskorrekturen am Lenkrad, auch bei hohen Geschwindigkeiten. 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.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Ibiza ST durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist kein berauschendes Ergebnis. Immerhin bleibt die Bremsanlage auch bei sehr hoher Belastung standfest und zeigt praktisch kein Fading.

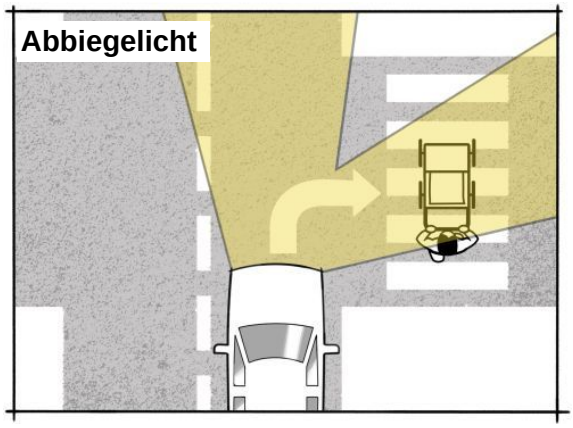
⊕ Die Bremse des Ibiza ST spricht gut an und lässt sich sauber dosieren. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,4 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. Optional sind Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion 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.



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.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützenhöhe reicht vorne für Personen bis 1,80 m, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist nur zufriedenstellend bis ausreichend, aktive Kopfstützen liefert Seat noch nicht. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

⊕ Einen Crashtest nach EuroNCAP-Norm gibt es nicht, die technisch eng verwandte Limousine konnte aber beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash alle fünf Sterne für die Insassensicherheit erreichen. Für den Kombi ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. 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. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,55 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig. Der Horizonalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze könnte geringer sein. Für den Kombi sind aktuell keine von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags erhältlich.

1,8 Kindersicherheit

Drei Kindersitze können auf der Rückbank nicht nebeneinander untergebracht werden, da der Platz nicht ausreichend groß ist.

⊕ Der fünftürige Ibiza (Limousine) erhält laut EuroNCAP-Crashtest vier von fünf möglichen Sternen. Der Innenraum des Kombi ist vergleichbar. Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und dreijährige 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. Das Angurten von Kindersitzen fällt leicht, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Somit dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden.

⊖ Auf dem Mittelsitz können Kindersitze aufgrund der ungünstigen Sitzkontur nicht lagestabil befestigt werden. Die Gurtschlösser können vertauscht werden und das ISOFIX-System funktioniert nur mit Einsteckhilfen.

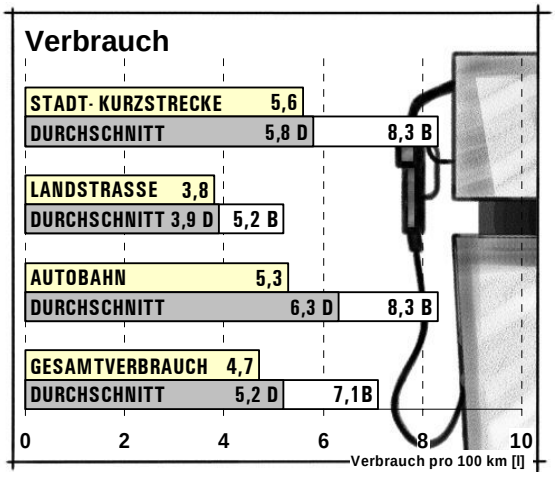
2,9 Fußgängerschutz

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 beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt (Ergebnisse der Limousine, Front des Kombi praktisch gleich; daher sind die selben Ergebnisse zu erwarten).

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Seat Ibiza ST mit dem 1,6-l-TDI liegt bei 4,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 123 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 30 Punkte. Innerorts genehmigt sich der Kleinwagen 5,6 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,3 l Diesel pro 100 km.



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

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, nur der Stickstoffoxid-Anteil im Autobahnzyklus zeigt sich erhöht - ein typisches Bild bei sparsamen Dieselmotoren. Ansonsten gibt es wenig Kritik, da ein geschlossenes Partikelfilter-System effektiv den Ruß aus dem Abgasstrom herausfiltert. So können beim EcoTest im Bereich Abgas 41 von 50 möglichen Punkten erreicht werden. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich 71 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch die Aufwendungen für den Kraftstoff verursacht. Da der Verbrauch recht niedrig liegt im Umfeld seiner Konkurrenten, kann der Ibiza ST hier eine gute Bewertung erzielen.

2,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km bzw. alle 12 Monate muss der Ibiza zum Service in die Werkstatt. Der 1.6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 Kilometer gewechselt werden muss.

⊕ Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau. 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 verhindern eine noch bessere Bewertung.

1,0 Wertstabilität*

⊕ Dem komplett neuen Seat Ibiza ST wird in der getesteten Variante eine sehr gute Wertbeständigkeit attestiert. Die Motorentechnik ist bis auf Start-Stopp-Funktion und Batteriemanagement auf dem aktuellen Stand und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nicht mit einem Modellwechsel gerechnet. Beides wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf aus.

4,6 Kosten für Anschaffung*

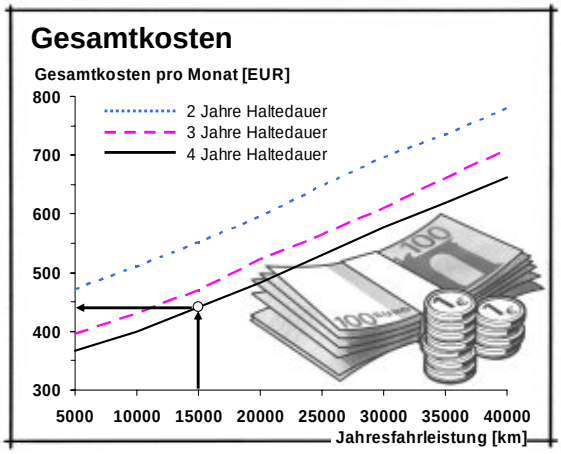
⊖ Angesichts eines Anschaffungspreis von 19.050 Euro kann man beim Ibiza ST 1.6 TDI schon lange nicht mehr von einem Schnäppchen sprechen - nicht nur für einen Kleinwagen ist das viel Geld. Die Ausstattung umfasst alles Nötige bei der Sicherheit und einige Annehmlichkeiten im Komfortbereich. Die Ausstattungsliste gibt aber noch einiges her und kann den Anschaffungspreis auch deutlich über 20.000 Euro treiben.

5,4 Fixkosten*

⊖ Bei den festen monatlichen Kosten schneidet der Ibiza ST nicht gut ab; zwar bleibt die KFZ-Steuer mit 152 Euro im Jahr verhältnismäßig günstig, jedoch fällt vor allem die Haftpflichtversicherung sehr teuer aus. Auch bei der Teilkasko ist der kleine Kombi sehr ungünstig eingestuft, nur die Vollkaskoeinstufung bewegt sich noch im ausreichenden Bereich.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, die für diesen Ibiza ST anfallen, dann reiht sich der Kleinwagen im Mittelfeld seiner Klasse ein. Die Kraftstoffkosten fallen günstig aus, können aber die hohen Fixkosten und den nicht gerade niedrigen absoluten Wertverlust in Euro und Cent nicht mehr aufwiegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 442 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 12V	1.2 12V	1.4 16V	1.2 TSI Ecomotive	1.2 TDI Ecomotive	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1197	3/1199	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	175/1550	180/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	16,7	14,6	12,4	10,2	14,6	12,2	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	163	177	190	173	178	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,3 S	6,7 S	5,9 S	4,1 D	4,7 D	4,7 D
CO2 [g/km]	128	128	139	119	94	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/16/17	17/18/17	18/16/17	k.A.	20/19/21	20/19/21	20/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	40	40	66	66	114	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	398	414	450	k.A.	405	439	442
Preis [Euro]	12.290	13.640	16.350	17.790	16.800	18.450	19.050

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	**185/60R15H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**10,55 m**
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**6,8 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**38,9 m**
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**4,7 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,6/ 3,8/ 5,3 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/**Test**	109g/km / **123g/km**
Innengeräusch 130km/h	**69dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4227/1693/1445 mm
Leergewicht/Zuladung	**1230 kg/435 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**405 l/775 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1000 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	**955 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**92 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**38 Euro**
Monatliche Fixkosten	**85 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**227 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**442 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/21
Grundpreis	19.050 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.

familien-freundlich | gute Zu-lademög-lichkeit | komfort-betont | gute Sicherheit | fahraktiv | lang-strecken-tauglich | wirt-schaftlich

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	260 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (CLIMATRONIC)	Serie/350 Euro°
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (1/3 : 2/3)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1130 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	425 Euro°
Nebelscheinwerfer (inkl. Abbiegelicht)	Serie
Panorama-Glasdach (Hubdach)	680 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT[1] **2,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,3**
Verarbeitung	2,5
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	3,5
Kofferraum-Volumen*	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	3,7
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,8**
Federung	2,3
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	4,1
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen*	1,8
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	1,7
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,3
Bremse	2,8
Sicherheit	**2,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	2,9
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2*	3,0
Schadstoffe	1,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT **3,3**

Betriebskosten*	1,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	1,0
Kosten für Anschaffung*	4,6
Fixkosten*	5,4
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest