



Seat Ibiza 1.2 TSI Ecomotive Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (77 kW / 105 PS)

Der neue Ibiza präsentiert sich wie der alte mit einem dynamischen Design. Dieses wird durch die neu gestaltete Front untermauert: Der Kühlergrill ist flacher und breiter und auch die Scheinwerfer zeigen sich kantiger. Ordert man das optionale Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion, sind LED-Tagfahrlichtbänder integriert, die nicht nur positiv zum Erscheinungsbild, sondern auch zur besseren Sichtbarkeit beitragen. Insgesamt bietet der Ibiza viel Sicherheit, wenn auch nicht alle Systeme serienmäßig an Bord sind. Dem Test stellte sich der Fünftürer, der mit einem ordentlichen Platzangebot vorn und einem im Klassenvergleich recht großzügigen Kofferraum überzeugen kann. Für den Antrieb sorgt ein aufgeladener 1.2-Liter-Ottomotor mit 105 PS, dessen Fahrleistungen überzeugen. In der Ecomotive-Variante ist der Ibiza serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgestattet, wodurch die Effizienz des Kleinwagens gesteigert werden soll - beim ADAC EcoTest betrug der Durchschnittsverbrauch 5,8 Liter auf 100 km. Die getestete Variante ist ab 16.910 Euro erhältlich, das ist ein durchschnittlicher Preis in dieser Fahrzeugklasse. Dabei ist die Serienausstattung jedoch recht umfangreich. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Kombi. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo MiTo, Audi A1, Fiat Punto, Ford Fiesta, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Skoda Fabia, VW Polo.

+ gutes Raumangebot vorn, großer Kofferraum, gute Fahrleistungen, sicher abgestimmtes Fahrwerk

- mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, niedrige Kopfstützen im Fond, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,3 Langstrecke

3,0 Transport

2,1 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012
Text: Martin Poloczek

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung machen insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck.

+ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Kofferraum ist sauber verkleidet und sogar die Motorhaubeninnenseite besitzt einen Decklack. Auch das Interieur wirkt solide und wird durch Applikationen in Klavierlack-Optik aufgewertet. Teilweise sind die Armaturen geschäumt.

- Der Motorraum ist von unten nahezu unverkleidet und verschmutzt dadurch schnell. Die Türausschnitte sind nur wenig nach außen abgedichtet, wodurch man sich beim Einsteigen die Kleidung verschmutzen kann. Zudem verkratzen die ungeschützten Schweller recht schnell. Die unteren Bereiche des Armaturenbretts und die Türverkleidungen sind recht kratzempfindlich. Es fehlen Seitenleisten oder Kunststoffeinlagen in den Stoßfängern, welche den Lack bei kleinen Remplern schützen würden. Hinten ist im unteren Bereich zwar ein unlackierter Teil, dieser hat aber kaum eine Schutzfunktion. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden, darüber hinaus ist eine Falschbetankung möglich. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

2,8

Alltagstauglichkeit

Der Ibiza bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz - dieser eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Insgesamt landet er bei der Alltagstauglichkeit im guten Mittelfeld.

+ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 780 km möglich. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden (eine Dachreling gibt es nur für den Kombi).

- Die maximale Zuladung fällt mit 431 kg eher gering aus. Für den Fall einer Panne gibt es nur ein Reifenreparaturset - ein Reserverad ist gegen Aufpreis lieferbar (nicht im Testwagen). Ein Räderwechsel gestaltet sich schwierig, da weder Wagenheber noch Radmutterenschlüssel an Bord sind.

2,5

Sicht

Die Karosserie erweist sich als recht unübersichtlich, allerdings kann der Ibiza mit einem guten, optionalen Lichtsystem punkten.

+ Die Karosserie kann zwar nur zufriedenstellend eingesehen, aber recht gut abgeschätzt werden. Aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube lassen sich Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Außenspiegel liefern ein großes Sichtfeld nach hinten. Die Scheibenwischer besitzen einen recht großen Wirkungsbereich. Durch das helle LED-Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus und schwenken in Kurven mit. Darüber hinaus besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelicht-Funktion. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (optional).



Die besonders breite C-Säule schränkt die Sicht erheblich ein und birgt ein nicht zu unterschätzendes Risiko.

⊖ Durch die niedrige Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich überblicken. Durch das recht hohe Heck sind tief liegende Gegenstände im hinteren Nahbereich des Fahrzeugs schlecht zu erkennen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Ibiza nur mäßig ab - die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Der Innenspiegel könnte ein größeres Sichtfeld nach hinten bieten. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch Verkehrsteilnehmer im toten Winkel schlechter erkannt werden. Parksensoren am Heck gibt es nur gegen Aufpreis (im Testwagen) - eine Rückfahrkamera ist nicht lieferbar.

3,3 Ein-/Ausstieg

Der Ibiza wird mit einer Funkfernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten ent- und verriegelt. Insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug.

⊕ Die Türschweller sind niedrig positioniert, so dass die Füße nicht zu weit angehoben werden müssen. Auch in den Fond gelangt man bequem, da der Türausschnitt recht groß ist. Die Tür rasterungen sind zufriedenstellend dimensioniert und besitzen drei Rasterungen.

⊖ Die Sitze sind weit unten angeordnet und der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt groß aus. Auch der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist gering, wodurch der Kopf leicht gestoßen werden kann. Es gibt nur für den Beifahrer einen Haltegriff am Dachhimmel - bei früheren Modellen waren auch im Fond Haltegriffe vorhanden. Es besteht die Möglichkeit sich versehentlich auszusperrten. Wird das Fahrzeug mit der Funkfernbedienung abgeschlossen ist ein Aussteigen für die Insassen nicht mehr möglich (die Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).

1,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich groß aus.

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 315 l - dies entspricht etwa sechs handelsüblicher Getränkeboxen. Legt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 680 l. Dann lässt sich der Kofferraum über einen gewissen Teil auch bis unters Dach beladen.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

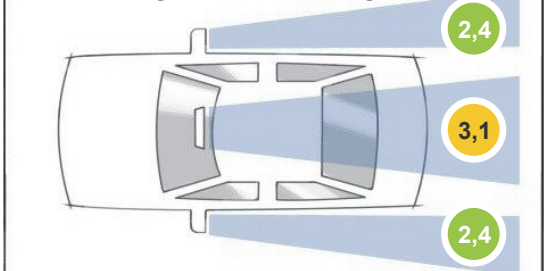
Die Kofferraum-Zugänglichkeit erweist sich als durchschnittlich.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und besitzt zum Schließen zwei Griffmulden in der Verkleidung. Sie schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,86 m genügend Platz darunter.

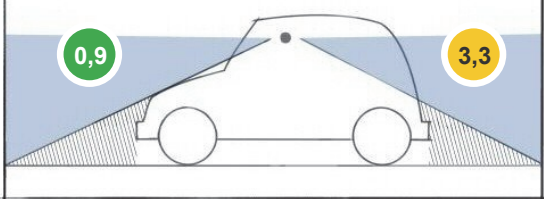
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Mit 315 l Volumen liegt der Kofferraum des Ibiza auf Höhe der unteren Mittelklasse.

Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die des Kofferraums liegt im guten Klassenmittelfeld.

⊖ Das Ladegut muss sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden, da die äußere Ladekante 71 Zentimeter über der Straße liegt und die Innere 22,5 Zentimeter beträgt. Sowohl die Breite der Ladeöffnung als auch des Kofferraums liegen nur im hinteren Klassenmittelfeld. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Wird die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden. Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen leicht den Kopf stoßen.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch umklappen, so dass der Ibiza eine übliche Kofferraum-Variabilität bietet.

⊕ Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden (etwa 25 l) oder hinter einem Netz (auf der linken Seite, hinten im Kofferraum) transportieren. Für Einkaufstaschen gibt es Kunststoffhaken in der Verkleidung. Darüber hinaus sind Zurrösen am Kofferraumboden, ein Netz fehlt jedoch.

⊖ Das Umklappen der Rücksitzbank ist sehr umständlich: Zuerst muss die Sitzfläche umgeklappt werden, dann müssen die Kopfstützen aus der Lehne herausgezogen werden (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgelegt werden. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Gurtbänder beschädigt werden.

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und die meisten Bedienelemente liegen gut zur Hand. Eine intuitive Bedienung ist bereits nach kurzer Eingewöhnung möglich.

⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und auch die Pedale sind recht günstig positioniert, wenn auch ein stehendes Gaspedal nicht vorhanden ist. Der Schalthebel liegt zwar gut zur Hand, könnte aber auch etwas höher und somit näher am Lenkrad sein. Das unbeleuchtete Zündschloss ist im Lenkstock zufriedenstellend angeordnet. Das Licht wird über einen gut erreichbaren Drehschalter im Armaturenbrett oder durch den Lichtsensor aktiviert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort aktiviert, der Status der Nebelschlussleuchte im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente selbst lassen sich gut ablesen, allerdings beginnt die Skala ungewohnt ganz unten. Ein Bordcomputer informiert u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die vorderen Scheibenwischer werden sensorgesteuert. Der optionale Tempomat lässt sich einfach und sinnfölig über Tasten im Blinkerhebel einstellen, die gewünschte Geschwindigkeit wird allerdings nicht angezeigt. Das Radiobedienteil erweist sich als sehr günstig angeordnet, die Bedienung ist zwar einfach, allerdings bedarf es einer kurzen Eingewöhnung bis man die Menüführung durchschaut. Zudem gibt es einen Satelliten am Lenkrad, jedoch wären Tasten im Lenkrad etwas einfacher zu Handhaben. Der Lautsprecherklang ist insgesamt zufriedenstellend. Das Klimaanlagebedienteil liegt ebenfalls in einer sinnvollen Position und auch die Bedienung ist sinnfölig, wenn auch die Tasten teilweise klein geraten sind.



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

Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert. Insgesamt ist die Anordnung der einzelnen Schalter gut, allerdings werden manche vom Schalthebel verdeckt. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Leuchte im Kombiinstrument gewarnt. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, jedoch ist die Anordnung des Schalters nicht optimal. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis die Fahrertür geöffnet wird. Die Beleuchtung der Schaltelemente ist zufriedenstellend. Vorn gibt es große Türfächer und kleinere Ablagemöglichkeiten in der Mittelkonsole.

⊖ Die Tankanzeige ist digital dargestellt und daher grob gegliedert. Es gibt keine Kontrollleuchten für das Fahrlicht und die Nebelscheinwerfer im Kombiinstrument und auch eine Kühlmitteltemperaturanzeige gibt es nicht. Der Schalter der Heckscheibenheizung ist nicht beim Klimabedienteil sondern ungünstig in der Mittelkonsole beim Schalthebel. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, aber sehr klein. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen und Fahrer sowie Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Im Fond fehlt es an sinnvollen Ablagemöglichkeiten, Leseleuchten gibt es auch nicht.

2,0 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus.

+ Personen bis 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Dabei zeigt sich die Kopffreiheit großzügiger bemessen. Auch die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus, so dass sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

3,2 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse geringer.

+ Die Innenraumbreite erweist sich als großzügig. Das Raumgefühl ist insgesamt noch zufriedenstellend.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,75 m genügend Beinfreiheit vor.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Beinfreiheit vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Ibiza werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,6 KOMFORT

2,5 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt recht gut gelungen, jedoch könnte die Federung speziell bei Einzelhindernissen etwas feiner ansprechen.

+ Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden sanft angefedert, allerdings neigt die Karosserie zu leichtem Nachschwingen. Kurze Fahrbahnwellen kommen etwas deutlicher bis zu den Insassen durch, unangenehm wird es aber nicht. Ein Stuckern ist kaum wahrnehmbar. Vertikalschwingungen sind gut gedämpft, Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven sind durchschnittlich vorhanden. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden vor allem am Lenkrad oder durch ein Karosseriedröhnen wahrgenommen. Im Ganzen kann auch ein recht guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen spricht der Ibiza etwas feiner auf Einzelhindernisse an, allerdings ist dann auch das Nachschwingen auf langen Wellen ausgeprägter.

- Querfugen dringen besonders über die Hinterachse deutlich bis zu den Insassen durch.

2,5 Sitze

Die Vordersitze sind körpergerecht geformt, im Fond sind die Sitze etwas wenig konturiert.

+ Fahrer- und Beifahrersitz können in der Höhe eingestellt werden und lassen sich dadurch unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Die Lehnen der Vordersitze sind recht gut konturiert, die Sitzflächen zufriedenstellend - insgesamt ist der Halt in schnell durchfahrenen Kurven noch gut. Darüber hinaus sind die Lehnen vorn wie hinten hoch und das Polster straff aber bequem. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Hinten ist die Sitzposition insgesamt zufriedenstellend, wenn auch mehr Oberschenkelauflege nicht schaden würde.

- Im Fond sind die Sitze nur wenig konturiert und bieten daher auch nur bedingt Halt in schnell durchfahrenen Kurven.

2,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel ist niedrig und auch die subjektive Geräuschwahrnehmung ist bei moderaten Geschwindigkeiten angenehm.

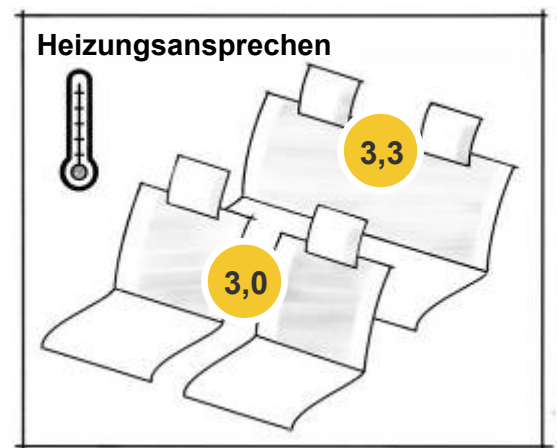
+ Bei 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 68 dB(A) vor. Fahrgeräusche sind kaum vorhanden, allerdings wird die Karosserie bei schlechten Fahrbahnbelägen zum Dröhnen angeregt. Motor- und Windgeräusche halten sich prinzipiell im Hintergrund, steigen allerdings auch mit den Drehzahlen bzw. Geschwindigkeiten an. Zu unangenehm wird es jedoch nicht.

3,0 Klimatisierung

Der Ibiza ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Der Testwagen verfügte über eine Klimaautomatik.

+ Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt und auch die Luftverteilung ist nicht separat regelbar, allerdings jeder Bereich individuell einstellbar (oben, mitte, unten). Beim Heizungstest erwärmt sich der vordere Teil der Fahrzeugkabine nach einer zufriedenstellenden Zeit - die Fußbereiche werden schneller warm, dies entspricht auch dem Behaglichkeitsempfinden.

- Im Fond vergeht mehr Zeit bis der Innenraum auf Wohlfühltemperatur erwärmt wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1.2 TSI-Motors mit 105 PS liegen im Klassenvergleich auf gutem Niveau.

+ Im vierten Gang kann der Motor gute Elastizitätswerte vorweisen. Im fünften Gang liegt die Elastizität des Motors im guten Klassenmittelfeld. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 6,1 Sekunden abgeschlossen.

2,2 Laufkultur

Insgesamt legt der 1.2-l-Turbomotor eine gute Laufkultur an den Tag.

+ Das Aggregat läuft kultiviert und vibrationsarm. Im unteren Drehzahlbereich ist ein leichtes Dröhnen zu vernehmen, bei hohen Drehzahlen wird der Fremdzünder ebenfalls etwas präsenter - insgesamt fallen die Störfrequenzen nicht zu unangenehm aus.

1,9 Schaltung

Das Fünf-Gang-Getriebe ist sauber geführt, so dass sich die Gänge leicht wechseln lassen.

+ Die Schaltwege sind angenehm kurz, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Der Rückwärtsgang lässt sich bei stehendem Fahrzeug leicht einlegen. Eine Schaltpunktanzeige hilft entsprechend der Fahrsituation den richtigen, ökologischen Gang zu wählen. An Steigungen verhindert eine Berganfahrhilfe das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren (nur gegen Aufpreis, inklusive Reifendrucküberwachung), zudem lässt sich die Kupplung fein dosieren.

- Möchte man den Rückwärtsgang einlegen bevor das Fahrzeug steht, kracht es im Getriebe.

2,5 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt ist es allerdings zu Gunsten der Fahrleistungen eher kurz ausgelegt.

+ Die einzelnen Abstufungen wurden weitgehend sinnvoll gewählt, so dass keine zu großen Drehzahlsprünge beim Gangwechsel entstehen.

- Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit recht hohen 3150 U/min.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Der Ibiza punktet mit einer guten Fahrstabilität.

⊕ Der Wagen quittiert schnelle Lenkimpulse mit einem leicht nachpendelnden Heck, stabilisiert sich aber recht schnell wieder. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein gutes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken zeigt der Ibiza eine Untersteuerneigung, die auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein kleiner aber unkritischer Gegenpendler. Durch effektive ESP-Eingriffe wird ein Schleudern in Gefahrensituationen vermieden. Das Heben des Gaspedals in Kurven hat wenig Einfluss auf das Einlenkverhalten des Ibiza. Die Traktionskontrolle hilft beim Anfahren auf rutschigem Untergrund.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung erweist sich insgesamt als zufriedenstellend.

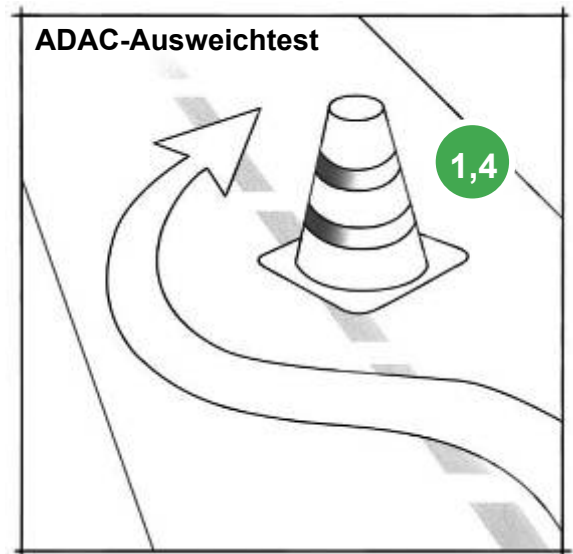
⊕ Der Ibiza reagiert auch bei höheren Geschwindigkeiten spontan auf schnelle Ausweichmanöver - dabei zeigt sich die Lenkung präzise. Die Übersetzung hat Seat durchschnittlich gewählt, allerdings ist kein großer Kraftaufwand beim Rangieren notwendig. Das Lenkgefühl ist zufriedenstellend, besonders bei größeren Lenkwinkeln wäre mehr Rückmeldung wünschenswert.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 10,7 m im Klassenvergleich groß aus. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis zum Lenkrad durch.

2,6 Bremse

Die Bremsanlage spricht schnell an, allerdings fällt der Bremsweg lang aus.

⊕ Die Bremse lässt sich gut dosieren. Bei Vollbremsungen in Kurven kann der Ibiza, auch dank ESP, mit einer guten Spurtreue punkten. Mit einem Bremsweg von 38,5 m aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone B250 185/60 R15 84H) landet der Ibiza zwar im guten Klassenmittelfeld, jedoch könnte der Verzögerungsweg geringer ausfallen.



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.

2,4 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Ibiza bietet eine gute bis zufriedenstellende aktive Sicherheit, allerdings sind nicht alle Details serienmäßig an Bord.

+ Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer bei Vollverzögerungen hilft das volle Bremspotential zu nutzen. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Der Blinker funktioniert auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann. Optional sind Kurven- und Abbiegelicht sowie Rückleuchten mit LED-Technik erhältlich. Ein Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls gegen Aufpreis lieferbar.

- Der Schalter für die Warnblinkanlage ist schlecht erreichbar, da er im Schalterblock beim Schalthebel positioniert ist. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Den Insassen wird ein guter Schutz geboten.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Ibiza einen Erfüllungsgrad von 92 Prozent auf - dies entspricht fünf Sternen. Der Ibiza ist serienmäßig mit Front- und integrierten Kopf-Thorax-Seitenairbags vorn ausgestattet. Auf diesen Plätzen bieten die Kopfstützen Personen bis 1,79 m guten Schutz, wenn auch der Abstand zum Kopf geringer sein könnte. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, was im Falle eines Unfalls von Vorteil sein kann.

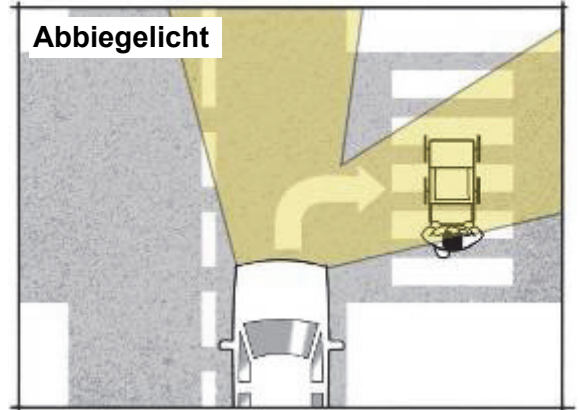
- Im Fond finden lediglich Personen bis 1,53 m guten Schutz und auch der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist groß. Darüber hinaus verlangt Seat Aufpreis für eine dritte Kopfstütze auf der Rückbank.

1,9 Kindersicherheit

Der Ibiza bietet eine gute Kindersicherheit, wenn sich auch Rückhaltesysteme nur bedingt lagestabil befestigen lassen. Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

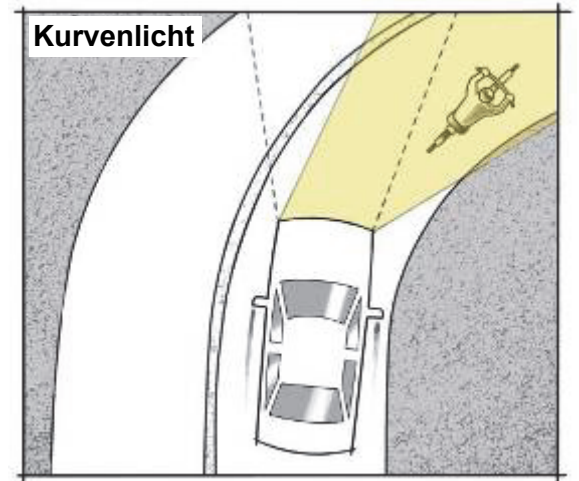
+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ibiza 78 Prozent der möglichen Punkte. Die Gurte sind lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind fest und kurz, so dass eine Einhandbedienung möglich ist. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, daher dürfen auch dort Kindersitze befestigt werden.

Abbiegelicht



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

Kurvenlicht



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

Auf dem Beifahrerplatz und dem Mittelsitz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Vorn rechts ist auch die Position dieser günstig. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren. Laut Bedienungsanleitung sind im Fond universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ Auf den Fondplätzen sind die Abstände zwischen Schloss und Gurt gering. Die Isofix-Einschübe sind verdeckt und können nur mit Einsteckhilfen genutzt werden. Im Fond weist das Polster eine etwas ungünstige Sitzkontur auf. Darüber hinaus sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Der Mittelgurt fällt kurz aus. Auf dem Beifahrerplatz sind universelle Rückhaltesysteme der Gruppe 2/3 nicht zugelassen.

2,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist durchschnittlich. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ibiza 53 Prozent der möglichen Punkte.

- ⊕ Der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind entschärft.
- ⊖ Zu aggressiv sind die Vorderkante und die Flanken der Motorhaube.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

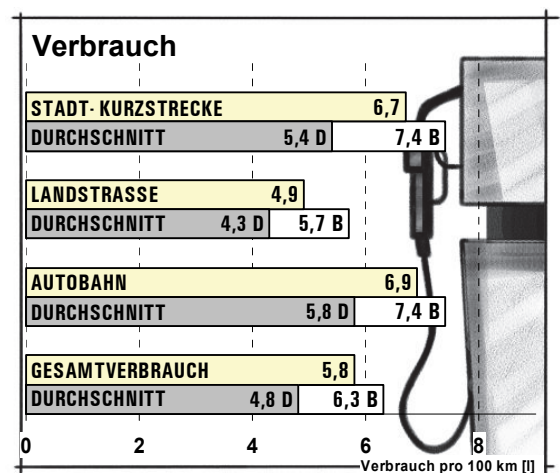
Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der Ibiza im hinteren Feld des Klassenvergleichs.

⊖ Der ermittelte CO2-Ausstoß liegt bei 156 g/km - damit erreicht der Ibiza 1.2 TSI nur 25 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,7 l/100 km innerorts, 4,9 l/100 km außerorts und 6,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,6 Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel landet der Seat im guten Klassenmittelfeld. Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der Ibiza 59 Punkte - dies entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊕ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas nicht zu hoch, allerdings steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus die Kohlenmonoxid-Werte an. Dem Ibiza können hier 34 von 50 Punkten verliehen werden.



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

3,2 AUTOKOSTEN

4,3 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenumfeld recht hoch ausfällt, kann der Ibiza hier nur eine schlechte Bewertung erreichen.

1,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Seat Ibiza besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,2 Liter-Turbo Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind günstig. Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf relativ niedrigem Niveau. Zudem gewährt Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,4 Wertstabilität*

– Dem Ibiza wird nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, dass während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

3,2 Kosten für Anschaffung*

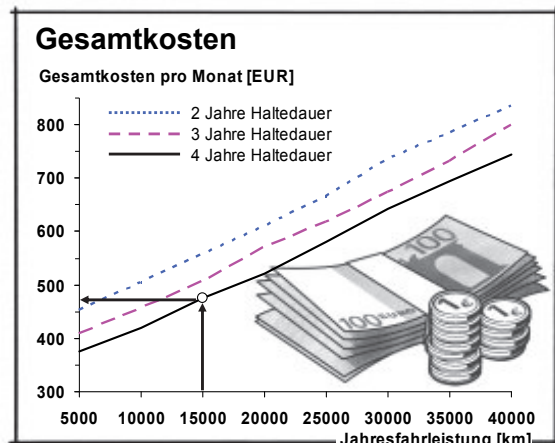
Bei den Anschaffungskosten landet der Ibiza im Klassenmittelfeld. Der Basispreis der getesteten Variante liegt bei 16.910 Euro, damit jedoch alle klassenüblichen Extras an Bord sind, müssen weitere 680 Euro aufgewendet werden.

2,8 Fixkosten*

Die fixen Kosten des Ibiza liegen im guten Klassenmittelfeld. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 30 Euro günstig aus, allerdings sind die Versicherungseinstufungen durchweg teuer (KH: 17; TK: 21; VK: 18).

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten betragen 475 Euro. In fast allen Kostensparten bewegt sich der Seat etwa im Mittelfeld und die hohen Betriebskosten sowie die mäßige Wertstabilität werden von den günstigen Werkstattkosten etwas relativiert - im Klassenvergleich reicht es somit für eine durchschnittliche Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 475 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	1.4 TSI DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1197	4/1390
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	175/1550	220/1250
0-100 km/h[s]	15,9	13,9	11,8	9,8	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	163	177	190	212
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	5,4 S	5,4 S	5,9 S	5,1 S	5,9 S
CO2 [g/km]	125	125	139	119	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/17	17/18/17	17/18/17	17/18/21	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	54	54	86	42	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	444	458	479	475	576
Preis [Euro]	11.690	13.110	13.910	16.510	21.225

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	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/ 4,9/ 6,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	113g/km / 156g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4061/1693/1445 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1925 mm
Leergewicht/Zuladung	1115 kg/431 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	540 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	775 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	224 Euro
Monatliche Gesamtkosten	475 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/21
Grundpreis	16.910 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	185 Euro ^o
Automatikgetriebe (DSG)	1.000 Euro
Berganfahrhilfe (Safety-Paket)	90 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Bi-Xenonlicht)	890 Euro ^o
LED-Rückleuchten	180 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Technik-Paket)	450 Euro ^o
Reifendruckkontrolle (Safety-Paket)	90 Euro ^o
Servolenkung	Serie
Tempomat	175 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	890 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit MP3)	500 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/185 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket)	450 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Climatronic)	355 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	250 Euro ^o
Lackierung Metallic	480 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen