



Seat Ibiza ST 1.2 TSI Start&Stop Style

Fünftürige Kombilimousine in der Kleinwagenklasse (77 kW / 105 PS)

Der Ibiza ST - ein Kompakter mit ordentlichem Platzangebot. Der Seat bietet in der ersten Sitzreihe ein gutes und in der zweiten ein zufriedenstellendes Platzangebot. Völlig überzeugen kann er mit dem Kofferraum-Volumen - bei üblicher Nutzung passen ganze 405 Liter in das Ladeabteil. Punkten kann er ebenfalls mit dem optionalen Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion und integrierten LED-Tagfahrlichtbändern sowie den hellen und reaktionsschnellen LED-Rückleuchten. Angetrieben wird der Ibiza ST vom aufgeladenen 1.2-Liter-Ottomotor mit 105 PS und einem maximalen Drehmoment von 175 Nm. Damit kann er zwar in puncto Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einfahren, schneidet im ADAC EcoTest jedoch nur durchschnittlich ab - es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km ermittelt. Zu erwerben ist der Ibiza ST ab 17.710 Euro. Die serienmäßige Ausstattung zeigt sich beim Style zwar umfangreich, allerdings sind ein Audiosystem oder auch eine dritte Kopfstütze im Fond nur gegen Aufpreis erhältlich. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer.

Konkurrenten: u. a. Mini Cooper Clubman, Renault Clio Grandtour, Skoda Fabia Combi.

- +** ordentliche Verarbeitung, Xenonlicht (aufpreispflichtig), einfache Bedienung, niedrige Werkstattkosten
- großer Wendekreis, niedrige Kopfstützen im Fond, hohe Anschaffungs- und Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,4 Langstrecke

2,5 Transport

2,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung des Ibiza macht insgesamt einen guten Eindruck, allerdings ist noch Verbesserungspotenzial vorhanden. Die Anbauteile sind alle ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Kofferraum ist ordentlich von innen verkleidet und die Motorhaubeninnenseite besitzt einen Decklack. Auch das Interieur wirkt solide gefertigt, teilweise ist das Armaturenbrett 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. Darüber hinaus müssen die Türschweller ohne Lackschutzleisten auskommen. Die unteren Bereiche des Armaturenbrettes und die Türverkleidungen sind hart und 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, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (45 l) lassen sich Reichweiten bis rund 780 km realisieren. Die maximale Zuladung liegt mit 455 kg im hinteren Klassenmittelfeld. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden, die Dachreling gibt es serienmäßig. Es ist eine gebremste Anhängelast von 1.000 kg zugelassen (ungebremst 570 kg).

- ⊖ Für den Fall einer Panne gibt es nur ein Reifenreparaturset - ein Reserverad ist gegen Aufpreis lieferbar (nicht im Testwagen). Ein Räderwechsel ist aufgrund des fehlenden Wagenhebers und Radmutterenschlüssels nicht ohne Weiteres möglich.

2,4

Sicht

Die Karosserie erweist sich als zufriedenstellend einsehbar, kann aber gut abgeschätzt werden. Durch die recht niedrige Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich vom Fahrer überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Ibiza ST akzeptabel ab - die breiten Dach-Säulen schränken den Blick nach draußen stark ein. Der Innenspiegel liefert noch ein zufriedenstellend großes Sichtfeld nach hinten. Tief liegende Hindernisse lassen sich im Fahrzeugnahbereich nur befriedigend wahrnehmen.

- ⊕ Aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube lassen sich tief liegende Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkennen. Die Außenspiegel liefern ein großes Sichtfeld nach hinten. Die Scheibenwischer besitzen einen recht großen Wirkbereich. 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. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (gegen Aufpreis/im Testwagen).



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

– 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.

2,9 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. Allerdings sind die Sitze tief angeordnet und der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante groß. Darüber hinaus müssen große Personen auf den Kopf achten, da dieser am oberen Türausschnitt gestoßen werden kann. Die Türbremsen sind zufriedenstellend dimensioniert und besitzen drei Rasterungen. In den Fond gelangt man recht bequem, aber auch hier gilt es auf den Kopf zu achten. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel, nicht aber für den Fahrer. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch eine Zeit lang den Bereich vor dem Fahrzeug (optional/im Testfahrzeug).

– Es besteht die Möglichkeit sich versehentlich auszusperren. Wird das Fahrzeug mit der Funkfernbedienung abgeschlossen ist ein Aussteigen für die Insassen nicht mehr möglich (Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).

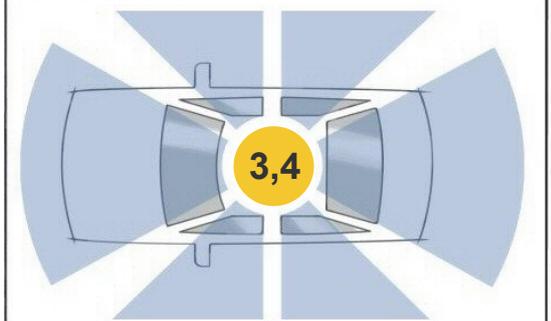
0,9 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr groß aus. Gemessen bis zur Hutablage fasst das Ladeabteil 405 Liter. Belädt man es dachhoch, passen bis zu 585 Liter in das Abteil. Insgesamt passen bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 775 Liter (gemessen bis zur Fensterkante). Wird das gesamte Volumen bis unters Dach genutzt, können bis zu 1.290 Liter verstaut werden.

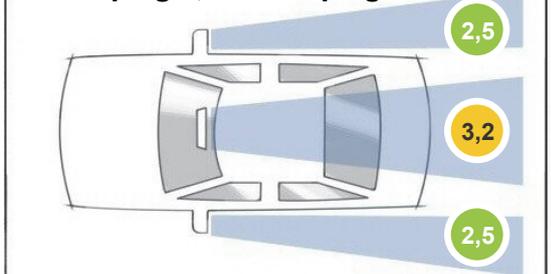
2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit kann der Ibiza ST ebenfalls punkten. Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und besitzt zum Schließen zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung. Sie schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,88 m genügend Platz darunter. Die Ladekante liegt nur knappe 60 Zentimeter über der Straße, wodurch das Ladegut zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Zum Herausheben muss eine moderate Stufe von knapp 11 Zentimetern überwunden werden. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.

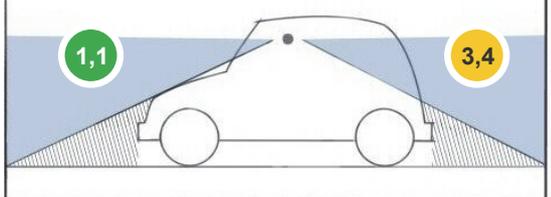
Rundumsicht



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.



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

Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die Breite zufriedenstellend. Kofferraumbreite und -höhe sind durchschnittlich.

⊖ 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.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, damit weist der Ibiza ST eine durchschnittliche Kofferraum-Variabilität auf.

+ Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es einige Möglichkeiten. Für Einkaufstaschen gibt es links und rechts in der Verkleidung Kunststoffhaken. Zudem lassen sich kleine Gegenstände in einer praktischen Box unter der Hutablage verstauen. Darüber hinaus ist jeweils links und rechts ein Staufach mit Netz. Unter dem Kofferraumboden ist ebenfalls noch etwas Platz.

⊖ 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.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

+ Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und die meisten Bedienelemente liegen gut zur Hand. Es kann nach kurzer Eingewöhnung gut bedient werden. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und auch die Pedale sind recht günstig positioniert. 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 (optional) 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 (gegen Aufpreis). Der optionale Tempomat lässt sich einfach und sinnfällig über Tasten im Blinkerhebel einstellen, die gewünschte Geschwindigkeit wird allerdings nicht angezeigt. Das Radiobedienteil erweist sich als sehr günstig angeordnet, die Bedienung ist einfach. Darüber hinaus gibt es einen Satelliten am Lenkrad, jedoch wären Tasten im Lenkrad etwas einfacher zu Handhaben. Der Lautsprecherklang ist insgesamt zufriedenstellend. Das aufpreispflichtige Navigationssystem besitzt zwar nur ein kleines Display, dieses ist aber sehr gut positioniert – die Handhabung gibt keine Rätsel auf. Das Klimaanlagebedienteil liegt nicht zu niedrig und die Bedienung ist sinnfällig, wenn auch die Tasten sowie die Beschriftung klein geraten sind. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert. Insgesamt ist die Anordnung der einzelnen Schalter gut. Lobenswert ist, dass nun der Warnblinkanlagenschalter nach oben gewandert ist und nun deutlich besser erreicht werden kann.



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

Bei geöffneten Türen oder der 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 Abblendlicht 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 geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Im Fond fehlt es an sinnvollen Ablagemöglichkeiten, Leseleuchten gibt es auch nicht.

2,2 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus, Personen bis 1,92 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit erweist sich als großzügiger bemessen. Auch die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus, so dass sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse geringer aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt finden im Fond lediglich Passagiere bis 1,80 m genügend Platz - beschränkend ist allerdings die Kopffreiheit. Die Innenraumbreite ist auch im Fond sehr großzügig, das Raumgefühl aber nur zufriedenstellend, da die C-Säulen direkt neben dem Gesicht sind.



4,0 Innenraum-Variabilität

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

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung tendiert insgesamt in Richtung straff. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden sanft angefedert, allerdings neigt die Karosserie bei voller Beladung zu leichtem Nachschwingen. Kurze Fahrbahnwellen kommen etwas deutlicher bis zu den Insassen durch. Bei ungleichmäßigen Fahrbahnbelägen ist eine leichte Stuckerneigung feststellbar. Querfugen und Einzelhindernisse dringen allerdings nur wenig gefiltert bis zu den Insassen durch. 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 ein recht guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen spricht der Ibiza ST etwas feiner auf Einzelhindernisse an.

2,5 Sitze

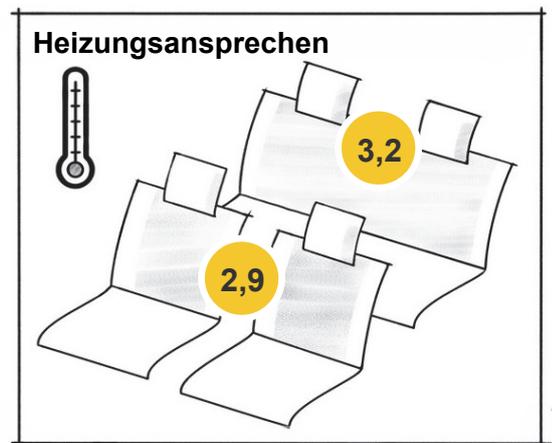
- + Fahrer- und Beifahrersitz können in der Höhe eingestellt werden und lassen sich dadurch unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Die Lehnen der Vordersitze sind recht gut konturiert, die Sitzflächen zufriedenstellend - insgesamt ist der Halt in schnell durchfahrenen Kurven akzeptabel. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch und das straffe Polster bequem. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Hinten ist die Sitzposition insgesamt zufriedenstellend, wenn auch mehr Oberschenkelaufgabe nicht schaden würde.
- Im Fond sind die Sitze nur wenig konturiert und bieten daher auch nur bedingt Halt in schnell durchfahrenen Kurven. Lordosenstützen gibt es nicht.

2,2 Innengeräusch

- + Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 68 dB(A) gemessen. 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.

2,9 Klimatisierung

Der Ibiza ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Testwagen war die optionale Klimaautomatik (Climatronic) an Bord. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt und auch die Luftverteilung ist nicht separat regelbar. Allerdings kann jeder Bereich (oben, mitte, unten) individuell angewählt werden. Beim Heizungstest erwärmt sich sowohl der vordere als auch der hintere Teil der Fahrzeugkabine nach einer zufriedenstellenden Zeit.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

- + Bei den Fahrleistungen kann der Ibiza ST 1.2 TSI mit 105 PS ein gutes Ergebnis einfahren. 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 kurzen 6,2 Sekunden absolviert.

2,2 Laufkultur

⊕ Das 1.2-l-Turboaggregat legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag. Der Ottomotor läuft kultiviert und vibrationsarm. Im unteren Drehzahlbereich ist ein leichtes Dröhnen zu vernehmen, bei hohen Drehzahlen wird der Benziner ebenfalls etwas präsenter - Störfrequenzen sind kaum vorhanden.

2,1 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. 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 Gang zu wählen. An Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren (nur gegen Aufpreis, inklusive Reifendrucküberwachung). Die Kupplung lässt sich gut dosieren.

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

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe ist ordentlich abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Zugunsten der Fahrleistungen wurde die Gesamtübersetzung recht kurz gewählt - bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 3150 U/min.

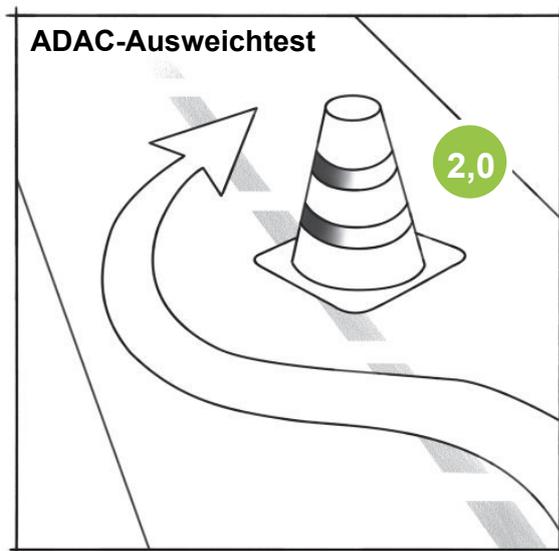
2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Ibiza reagiert schnell auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert dies aber mit einem nachpendelnden Heck. Spurrillen nehmen hingegen 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 ST eine deutliche 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. Entsteht ein Lastwechsel in einer Kurve, drängt das Heck etwas nach. Die Traktionskontrolle hilft beim Anfahren auf rutschigem Untergrund, indem sie die durchdrehenden Antriebsräder bremst.

2,7 Lenkung*

⊕ Der Ibiza ST reagiert auch bei höheren Geschwindigkeiten spontan auf Lenkimpulse. Zudem erweist sie sich als präzise. Die Übersetzung hat Seat durchschnittlich gewählt. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig, von Lenkansschlag bis Lenkansschlag sind es rund drei Umdrehungen. Das Lenkgefühl ist zufriedenstellend, etwas mehr Rückmeldung würde jedoch mehr Sicherheit bieten.



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.

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

2,5 Bremse

Bei Vollverzögerungen aus Tempo 100 braucht der Ibiza ST im Schnitt 37,9 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 01; Größe: 185/60 R15 84H). Das ist nur durchschnittlich.

+ Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Bei Vollbremsungen in Kurven kann der Ibiza ST, auch dank ESP, mit einer recht guten Spurtreue punkten.

2,3 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

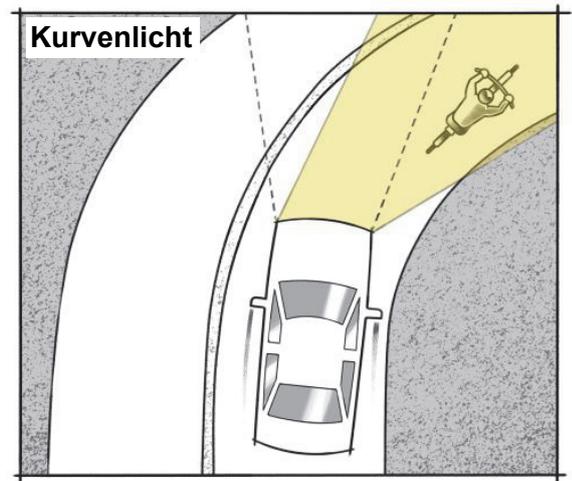
+ Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer bei Vollverzögerungen hilft das volle Bremspotential zu nutzen. Bei einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Der Blinker funktioniert 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. Positiv aufgefallen ist, das der Warnblinklichtschalter nach oben gewandert ist und nun auch im Notfall schnell betätigt werden kann.

– Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

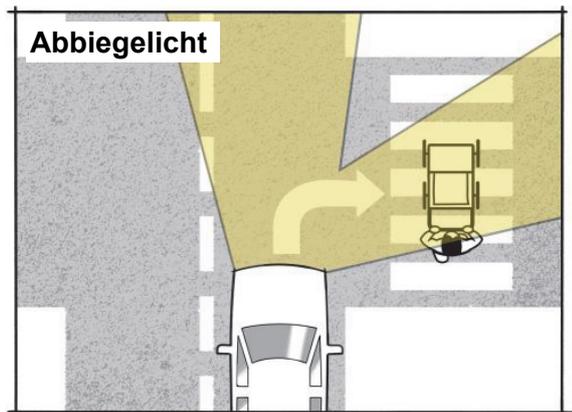
2,3 Passive Sicherheit - Insassen

+ Den Insassen wird insgesamt ein guter Schutz geboten. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Ibiza (Test von 2008) einen Erfüllungsgrad von 92 Prozent auf - dies entspricht fünf Sternen. Beim Ibiza ST ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Der Seat ist serienmäßig mit Front- und integrierten Kopf-Thorax-

Seitenairbags vorn ausgestattet. Auf diesen Plätzen bieten die Kopfstützen Personen bis 1,80 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 Zugkräfte aufbringen, was im Falle eines Unfalls von Vorteil sein kann.



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



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.

– 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 ST bietet eine gute Kindersicherheit. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ibiza 78 Prozent der möglichen Punkte. Die Gurte sind recht lang und die Gurtschlösser fest und kurz, so dass eine Einhandbedienung möglich ist. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, daher dürfen auch dort Kindersitze befestigt werden. Auf dem Beifahrerplatz ist der Abstand zwischen Schloss und Gurt optimal. Die Position der Anlenkpunkte ist auf jedem Platz gut. 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

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ibiza 53 Prozent der möglichen Punkte. Der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind zwar entschärft, allerdings sind die Vorderkante und die Motorhaubenflanken zu aggressiv.

3,0 UMWELT/ECOTEST

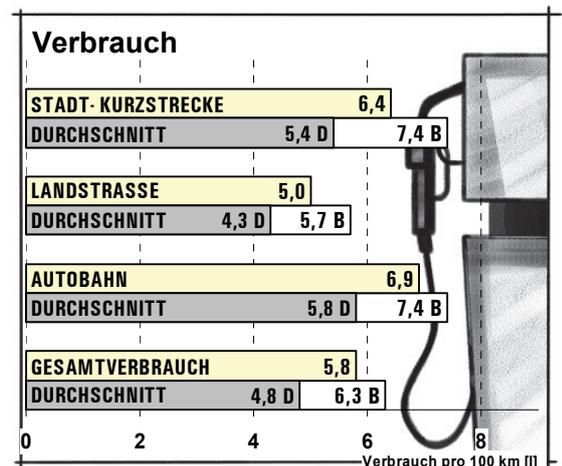
3,6 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der Ibiza ST im hinteren Klassenmittelfeld. Der ermittelte CO2-Ausstoß liegt bei 157 g/km - damit erreicht der Ibiza ST 1.2 TSI nur 24 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,4 l/100 km innerorts, 5,0 l/100 km außerorts und 6,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,4 Schadstoffe

Im Schadstoff-Kapitel landet der Seat im guten Bereich. Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der Ibiza ST 1.2 TSI 60 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 CO-Werte etwas an. Dem Ibiza können hier 36 von 50 Punkten verliehen werden.



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

3,1 AUTOKOSTEN

4,3 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch recht hoch ausfällt, erhält der Ibiza ST 1.2 TSI in diesem Kapitel eine schlechte Note.

1,4 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 Turbomotor 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.

3,8 Wertstabilität*

Dem Ibiza ST 1.2 TSI Style wird ein ausreichender Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, dass während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

3,7 Kosten für Anschaffung*

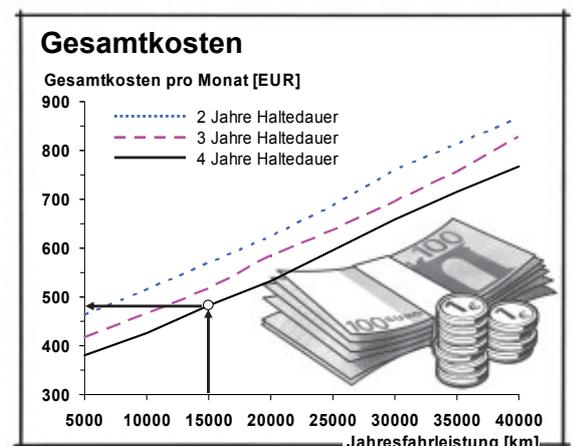
Bei den Anschaffungskosten landet der Ibiza ST 1.2 TSI Style im hinteren Klassenmittelfeld. Der Basispreis der getesteten Variante liegt bei 17.710 Euro, allerdings zeigt sich der Ibiza damit gut ausgestattet. Sollen alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen lediglich 690 Euro aufgewendet werden.

2,6 Fixkosten*

Die fixen Kosten des Ibiza ST 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).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten betragen 483 Euro. In fast allen Kostensparten bewegt sich der Seat ST etwa im Mittelfeld und die hohen Betriebskosten sowie die mäßige Wertstabilität werden von den günstigen Werkstattkosten etwas relativiert - im Klassenvergleich reicht es somit zu einer durchschnittlichen Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 483 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 | 1.2 TDI (DPF) | 1.6 TDI (DPF) | 1.6 TDI (DPF) |
|---|----------|----------|----------|----------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | 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 | 4/1390 | 3/1199 | 4/1598 | 4/1598 |
| Leistung [kW (PS)] | 44 (60) | 51 (70) | 63 (85) | 77 (105) | 110 (150) | 55 (75) | 66 (90) | 77 (105) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 108/3000 | 112/3000 | 132/3800 | 175/1550 | 220/1250 | 180/1500 | 230/1500 | 250/1500 |
| 0-100 km/h[s] | 16,7 | 14,6 | 12,4 | 10,2 | 7,6 | 14,6 | 12,2 | 10,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 155 | 163 | 177 | 190 | 212 | 173 | 178 | 188 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 5,5 S | 5,5 S | 5,9 S | 5,1 S | 5,9 S | 3,9 D | 4,2 D | 4,2 D |
| CO2 [g/km] | 128 | 128 | 139 | 119 | 139 | 102 | 109 | 109 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/18/17 | 17/18/17 | 17/18/17 | 17/18/21 | 18/22/23 | 18/17/20 | 19/18/21 | 19/18/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 60 | 60 | 86 | 42 | 86 | 114 | 152 | 152 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 456 | 469 | 488 | 483 | 584 | 452 | 482 | 489 |
| Preis [Euro] | 12.490 | 13.910 | 14.710 | 17.310 | 22.025 | 16.110 | 18.610 | 19.110 |

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 | 10,7/10,55 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 190 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang) | 6,2 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,9 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 | 6,4/5,0/6,9 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 113 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 157 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68,0 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4236/1693/1445 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 1920 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1150 kg/455 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 405 l/775 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 570 kg/1000 kg |
| Dachlast | n.b. kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Reichweite | 775 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 124 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 38 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 90 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 231 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 483 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/18/21 |
| Grundpreis | 17.710 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbieglicht | 190 Euro ^o |
| Automatikgetriebe (DSG) | ab 1.000 |
| Berganfahrhilfe (Safety-Paket) | 60 Euro ^o |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht (Bi-Xenonlicht) | 890 Euro ^o |
| LED-Rückleuchten | 180 Euro ^o |
| Regen- und Lichtsensor (Technik-Paket) | 495 Euro ^o |
| Reifendruckkontrolle (Safety-Paket) | 60 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/225 Euro |
| Audioanlage (mit MP3) | 500 Euro ^o |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie/185 Euro ^o |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket) | 495 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

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen