ADAC

Autotest

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

SEAT Ibiza SC 1.2 TDI Ecomotive Style

EcoTest ★★★★☆

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW/75 PS)

Außer als Fünftürer und dem Kombi bietet Seat den Ibiza auch als Dreitürer an. Beim Innenraumplatzangebot vorn unterscheidet sich dieser zu den anderen Modellvarianten wenig, allerdings fällt im Fond die Kopffreiheit geringer aus. Vorn ist der Zustiegsbereich aufgrund der langen Türen etwas größer, allerdings sind diese in engen Parklücken nachteilig. Nach hinten gelangt man aber nicht so bequem wie bei den anderen Varianten. Lediglich der Beifahrersitz hat eine Easy-Entry-Funktion, allerdings ist der Platz zwischen den Vordersitzen und der B-Säule beschränkt. Auch das Ladeabteil erweist sich als etwas kleiner. Der Drei-Zylinder-Dieselmotor unseres Testwagens leistet 75 PS und hat ein Drehmoment von maximal 180 Nm. Damit kann der Kleine bei den Fahrleistungen keine Glanzpunkte setzen, jedoch geht der Durchschnittsverbrauch von 3,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer in Ordnung. Zu haben ist der Dreitürer in der getesteten Variante ab 16.980 Euro - das ist für einen Kleinwagen nicht besonders günstig. Die Serienausstattung ist insgesamt mager, sogar ein Audiosystem und eine dritte Kopfstütze kosten extra. **Karosserievarianten:** Fünftürer, Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen DS3, Fiat Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.

ADAC-URTEIL

2,6	AUTOTEST
2,4	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0	Familie
2,1	Stadtverkehr
2,9	Senioren
2,3	Langstrecke
3,2	Transport
3,2	Fahrspaß
2,5	Preis/Leistung

\+ niedriger Verbrauch, gutes optionales Xenonlicht, recht geringe Autokosten

− niedrige Kopfstützen im Fond, erschwerter Ein- und Ausstieg in den Fond, unkultivierter Dreizylindermotor, großer Wendekreis im Klassenvergleich

Stand: Februar 2014
Text: Martin Brand

2,7 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9 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 verkleidet, wenn auch die Bodenmatte etwas besser befestigt sein könnte. Die Motorhaubeninnenseite besitzt einen schützenden Decklack. Auch das Interieur wirkt solide gefertigt, teilweise ist das Armaturenbrett geschäumt, die Armaturen sitzen passgenau.

⊖ Der Motorraum ist von unten weitgehend 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, die 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, Gasdruckfedern gibt es keine.

2,5 Alltagstauglichkeit

⊕ Die Alltagstauglichkeit des Dreitürers ist noch gut. Der Ibiza SC 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 1.150 km realisieren. Die maximale Zuladung liegt mit 465 kg im Klassenmittelfeld. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es beim SC aber nicht.

⊖ Für den Fall einer Panne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset - ein Reserverad ist gegen Aufpreis lieferbar (nicht im Testwagen). Ein Räderwechsel ist aufgrund des fehlenden Wagenhebers und Radmutternschlüssels nicht ohne Weiteres möglich. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhängelasten nur bis 1.000 kg zulässig (ungebremst nur 570 kg).

2,2 Sicht

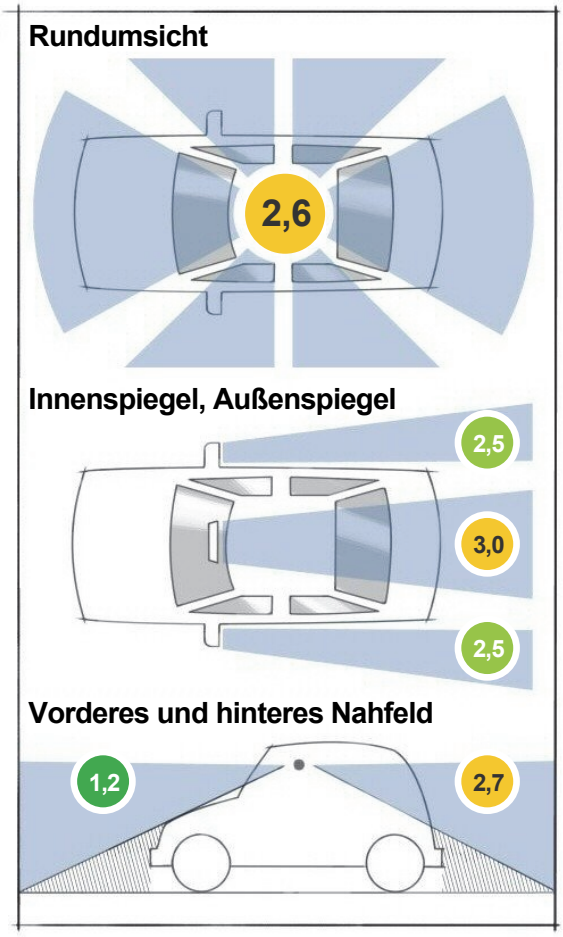
Die Karosserie kann besonders vorn nur akzeptabel eingesehen aber gut abgeschätzt werden. Durch die recht niedrige Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen nur durchschnittlich vom Fahrer überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Ibiza SC gut bis zufriedenstellend und deutlich besser als der Fünftürer ab. Der Innenspiegel liefert noch ein durchschnittlich großes Sichtfeld nach hinten. Tief liegende Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich nur befriedigend wahrnehmen. Parksensoren sind für Front und Heck sowie nur für das Heck gegen Aufpreis erhältlich. Der Testwagen war mit den optionalen Sensoren am Heck ausgestattet - eine Rückfahrkamera ist aber nicht lieferbar.

Die Dachsäulen sind im Vergleich zum fünftürigen Ibiza schmaler und schränken daher die Sicht geringer ein.

© ADAC e.V.

⊕ 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 (optional) 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).

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



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

3,2 Ein-/Ausstieg

Der Ibiza SC 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. Die Türrasterungen sind zufriedenstellend stark dimensioniert und besitzen drei Rasterungen - jedoch sind die langen Türen recht schwer. 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).

⊖ Große Personen müssen aufpassen, dass sie sich beim Einsteigen nicht den Kopf stoßen. In den Fond ist der Zustieg unbequem. Auf der Fahrerseite fehlt eine Easy-Entry-Funktion (vorklappen des Sitzes zum Ein-/Aussteigen) am Sitz, diese gibt es nur rechts. Darüber hinaus sind die Platzverhältnisse beengt. Es besteht die Möglichkeit sich versehentlich auszusperren, da eine Verriegelung nur bei offener Fahrertür unterbunden wird. Wird das Fahrzeug mit der Funkfernbedienung abgeschlossen, ist ein Aussteigen für die Insassen nicht mehr möglich (Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).

2,7 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil zufriedenstellende 285 Liter. Belädt man es dachhoch, passen bis zu 345 Liter hinein. Dann lassen sich bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten transportieren. Legt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Volumen auf 620 Liter. Wird das gesamte Volumen bis unters Dach genutzt, können bis zu 945 Liter verstaut werden.

Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum des dreitürigen Ibiza SC kleiner als beim fünftürigen Ibiza (315 l).

© ADAC e.V.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und besitzt zum Schließen zwei Griffmulden in der Verkleidung. Sie schwingt weit auf und bietet Personen bis knapp 1,85 m genügend Platz darunter. Die Ladekante liegt mit 71 Zentimetern in akzeptabler Höhe über der Straße. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, der Kofferraum selbst weist eine durchschnittliche Höhe auf. Sowohl die Breite der Öffnung als auch des Kofferraums ist zufriedenstellend dimensioniert.

⊖ Zum Ausladen muss das Gepäck über eine knapp 22 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Wird die Rücksitzbank umgelegt, entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden. Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen leicht den Kopf stoßen.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Beim Ibiza SC lassen sich Rücksitzbank und Lehne asymmetrisch geteilt umklappen, so dass der Seat eine übliche Kofferraum-Variabilität bietet. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es kaum Möglichkeiten. Es gibt nur ein kleines Netz in der linken Seitenverkleidung und etwas Platz unter dem Kofferraumboden. Zur Ladungssicherung gibt es noch stabile Zurrösen am Kofferraumboden.

⊖ 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. Zudem ist der Fondbereich aufgrund der fehlenden Türen schlecht zugänglich. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Gurtbänder beschädigt werden.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

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

Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und die meisten Bedienelemente liegen gut zur Hand. Der Seat 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/im Testfahrzeug) aktiviert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort eingeschaltet, 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 Sensorstatus wird aber nicht klar (z. B. mittels Kontrollleuchte) angezeigt (gegen Aufpreis/im Testwagen). 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 Bediensatelliten 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 Klimaanlagenbedienteil 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 der Warnblinkanlagenschalter nach oben gewandert ist und nun deutlich besser erreicht werden kann (im Vergleich zum Vorfacelift). 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 vorn 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, zudem sind die Gurte aufgrund der langen Türen weit hinten positioniert. Im Fond fehlt es an sinnvollen Ablagemöglichkeiten, Leseleuchten gibt es auch nicht.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus, Personen bis zu einer Köpergröße von gut 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit erweist sich als großzügiger bemessen. Auch die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus, es stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein.

3,9 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse gering aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt finden im Fond lediglich Passagiere bis knapp 1,75 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenraumbreite ist auch im Fond sehr großzügig. Das Raumgefühl ist akzeptabel, die Dachlinie fällt nach hinten ab und die Seitenscheiben sind recht klein.

Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Beinfreiheit vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Die Federung des Ibiza SC 1.2 TDI geht in Ordnung, allerdings könnte der Seat bei kleineren Unebenheiten und Einzelhindernissen feiner ansprechen. Langwellige Fahrbahnuntergründe absorbiert der Ibiza ordentlich und liegt recht ruhig auf der Straße. Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten sowie Einzelhindernisse dringen jedoch deutlich bis zu den Insassen durch. Zudem neigt der Ibiza SC 1.2 TDI bei feinen Unebenheiten zum Stuckern und wirkt etwas unruhig - dazu trägt auch der hohe Reifenfülldruck (zur Verbrauchsreduzierung) bei Ecomotive-Variante (vo: 2,9; hi: 2,7 bar) bei. Querfugen werden ebenfalls deutlich von den Insassen wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven sind nicht zu stark ausgeprägt. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Passagiere nicht zu stark durchgeschüttelt, allerdings dröhnt es im Innenraum. Der Langsamfahrkomfort ist durchschnittlich. Wird der Ibiza voll beladen, spricht er auf feine Unebenheiten und auf rauen Fahrbahnbelägen komfortabler an, zeigt aber auch auf langen Wellen eine Nachschwingtendenz.

2,6 Sitze

\+ In der getesteten Ausstattung lässt sich der Fahrersitz serienmäßig und der Beifahrersitz optional (im Testwagen) in der Höhe einstellen, so dass Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Die Vordersitzlehnen zeigen sich recht gut und die Sitzflächen zufriedenstellend konturiert. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven geht in Ordnung, wenn dieser auch im Schulterbereich ausgeprägter sein könnte. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch und das straffe Polster recht 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 Oberschenkelauflage nicht schaden würde. Hier ist auch das Polster etwas härter als vorn.

− Im Fond sind die Sitze nur wenig konturiert und bieten daher auch nur bedingt Halt in schnell durchfahrenen Kurven. Einstellbare Lordosenstützen gibt es nicht.

2,7 Innengeräusch

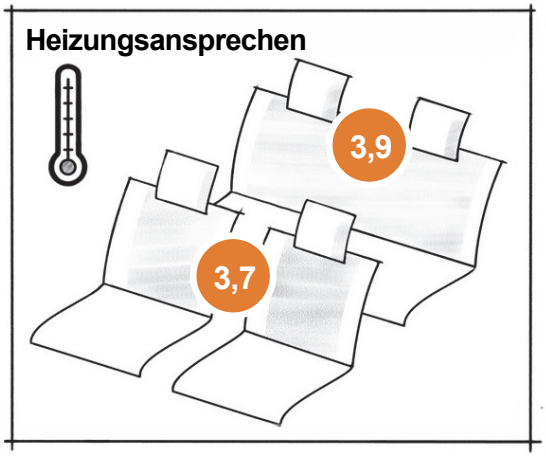
Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt zufriedenstellend. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 69,4 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche sind nicht zu stark ausgeprägt vorhanden, allerdings wird die Karosserie bei schlechten Fahrbahnbelägen zum Dröhnen angeregt. Auch Windgeräusche fallen nicht zu stark auf, steigen allerdings mit den Geschwindigkeiten.

− Der Motor ist hingegen dauerhaft im Innenraum präsent und kann das harte Arbeitsprinzip nicht verbergen. Der Dieselmotor ist speziell nach dem Kaltstart und bei hohen Drehzahlen recht laut.

© ADAC e.V.

3,4 Klimatisierung

Der Ibiza SC Style ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Testwagen war die optionale Klimaautomatik (Climatronic) an Bord. Der Ibiza ist serienmäßig mit einem Pollenfilter mit Aktivkohleeinsatz ausgestattet. 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 kann der Ibiza SC insgesamt ein ausreichendes Ergebnis einfahren. Der Innenraum wird jedoch recht gleichmäßig erwärmt. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zu Lasten der Durchlüftung nicht öffnen.



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

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Der Ibiza SC 1.2 TDI kann bei den Fahrleistungen ein ausreichendes Ergebnis einfahren. Das Aggregat des kleinen Spaniers leistet maximal 75 PS (bei 4.200 1/min) und weist ein maximales Drehmoment von 180 Nm (bei 2.000 1/min) auf. Damit kann der Motor im vierten Gang noch zufriedenstellende Elastizitätswerte vorweisen. Im fünften Gang sind die Elastizitätswerte allerdings nur noch ausreichend. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Ibiza in akzeptablen 9,3 Sekunden. Das Aggregat reicht für den Alltagsgebrauch vollkommen aus, wenn auch der Ibiza insgesamt wenig dynamisch ist.

3,5 Laufkultur

Der kleine Dreizylinder-Dieselmotor kann sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen und ist dauerhaft im Innenraum präsent. Es sind immer Vibrationen im Innenraum spürbar, die besonders unter Last im unteren Drehzahlbereich stärker ausfallen. Dann erzeugt das Aggregat auch Störfrequenzen. Mit steigenden Drehzahlen wird der Motor im Innenraum präsenter.

2,7 Schaltung

Die Gänge lassen sind insgesamt zufriedenstellend schalten, wenn auch beim Einlegen ein Widerstand zu überwinden ist. Besonders der fünfte Gang hakt und kann nicht präzise geschalten werden. Die Schaltwege fallen recht kurz aus, schnelle Schaltvorgänge lassen sich allerdings aufgrund der Schaltwiderstände nur bedingt realisieren. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren. Es bedarf etwas an Feingefühl, damit der Motor beim Anfahren nicht abstirbt. Der Ibiza Ecomotive ist serienmäßig mit einem zufriedenstellend funktionierendem Start-Stopp-System ausgestattet. Es ist aber eine Fehlbedienung möglich: Wird der Gang bei deaktiviertem Motor eingelegt, springt dieser beim anschließenden Auskuppeln nicht wieder automatisch an - das Aggregat muss wieder manuell gestartet werden (Info im Kombiinstrument).

© ADAC e.V.

⊕ Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die aufpreispflichtige Berganfahrhilfe verhindert beim Anfahren an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

⊖ Wird der Rückwärtsgang bereits eingelegt, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

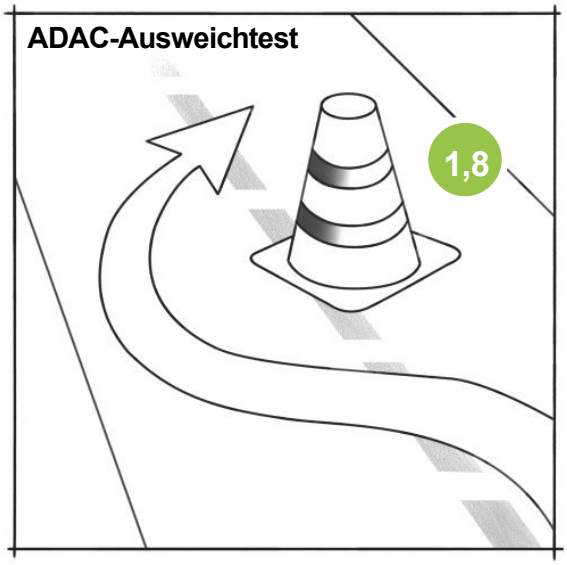
3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes gehen insgesamt in Ordnung, wenn auch ein sechster Gang eine feinere Spreizung ermöglichen würde. Der erste Gang ist recht lang, wodurch beim Anfahren etwas Gefühl gefragt ist. Die Gesamtübersetzung hat Seat für den Motor recht lang gewählt, das Aggregat dreht im größten Gang bei Tempo 130 mit rund 2.600 1/min. Dennoch muss an Steigungen oder zum Überholen bei höherem Tempo ein Gang heruntergeschaltet werden, da der Motor dann kaum mehr Zugkraftreserven aufweist.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Ibiza SC kann insgesamt eine gute Fahrstabilität vorweisen. Er reagiert schnell auf Lenkimpulse, pendelt aber leicht mit dem Heck nach. Spurrillen beeinflussen die Richtungsstabilität des Kleinen kaum. Im ADAC Ausweichtest gibt der Seat ein gutes Bild ab. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl, wenn auch das Heck leicht drängt. Beim Gegenlenken zeigt der Ibiza SC ein untersteuerndes Verhalten. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein kleiner aber unkritischer Gegenpendler. In Gefahrensituationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) zuverlässig, eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Werden Kurven schnell angefahren, neigt der Kleinwagen zum Untersteuern - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung zu. Wird das Gaspedal in Kurven gehoben, sind Lastwechselreaktionen in Form eines leicht drängenden Hecks vorhanden. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Antischlupfregelung (ASR) durchdrehende Antriebsräder ab. Die elektronische Differenzialsperre (XDS) gibt es zusätzlich aber erst bei Motoren ab 100 PS.



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.

2,7 Lenkung*

⊕ Der Ibiza SC reagiert spontan auf Lenkimpulse, auch bei höheren Geschwindigkeiten. Die Lenkung erweist sich als recht präzise, allerdings wünscht man sich mehr Rückmeldung. Die Übersetzung hat Seat durchschnittlich gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind es rund drei Lenkradumdrehungen. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig.

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

1,8 Bremse

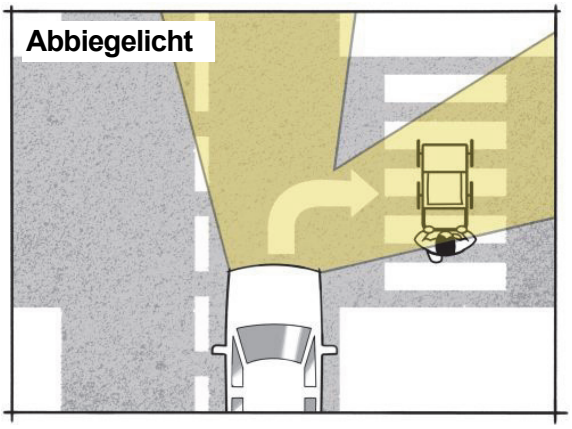
⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Bei Vollverzögerungen aus Tempo 100 braucht der Seat im Schnitt 36 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 01; Größe: 185/60 R15 84H). Bei Vollbremsungen in Kurven zeigt der Ibiza eine gute Spurtreue.

2,5 SICHERHEIT

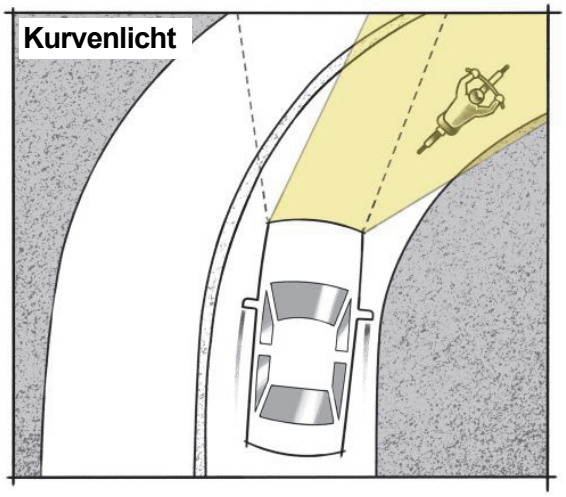
2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ibiza SC bietet eine gute bis zufriedenstellende aktive Sicherheit, allerdings sind nicht alle Details serienmäßig an Bord. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer das volle Bremspotenzial bei Notbremsungen zu nutzen. Nach einer Vollbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und weist den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation hin. Die Blinkerfunktion ist auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage gewährleistet, dadurch kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden. Gegen Aufpreis ist für den Ibiza ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Optional gibt es für den Seat Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion und reaktionsschnelle Heckleuchten mit LED-Technik. Die Nebelscheinwerfer und die Heckleuchten können auch einzeln geordert werden (ohne Xenon). Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann. Positiv aufgefallen ist, dass der Warnblinklichtschalter nach oben gewandert ist und nun auch im Notfall leichter betätigt werden kann (im Vergleich zum Vorfacelift).

⊖ Es gibt weder Rückstrahler noch Rückleuchten in den Vordertüren, die im geöffneten Zustand andere Verkehrsteilnehmer warnen könnten.



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.



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

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Den Insassen wird insgesamt ein guter Schutz geboten. Der Ibiza ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag sowie Kopf-Thorax-Seitenairbag vorn ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es ein Kopfairbag-System vorn und hinten. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Ibiza (Test von 2008, ohne durchgängige Kopfairbags) einen Erfüllungsgrad von 92 Prozent auf - dies entspricht fünf Sternen. Beim Ibiza SC wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m guten Schutz, wenn auch der Abstand zum Kopf geringer sein könnte. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was im Falle eines Unfalls von Vorteil sein kann.

⊖ Im Fond finden aufgrund der niedrigen Kopfstützen lediglich Personen bis gut 1,50 m guten Schutz. Auch im Fond könnte der Abstand zum Kopf geringer ausfallen. Darüber hinaus verlangt Seat Aufpreis für eine dritte Kopfstütze auf der Rückbank.

2,7 Kindersicherheit

Der Ibiza SC schneidet bei der Kindersicherheit etwas schlechter ab, als der Fünftürer und der Kombi. Dies liegt u. a. an den fehlenden Türen im Fond und der flacher verlaufenden Dachlinie. Im Fond passen nur zwei Kindersitze nebeneinander.

⊕ Der Ibiza erreichte beim Crashtest (von 2008) bei der Kindersicherheit 78 Prozent der möglichen Punkte - beim Dreitürer wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Die Gurte sind auf den äußeren Plätzen lang und die Gurtschlösser fest und kurz. Der Beifahrerairbag lässt sich abschalten, so dass auch hier Kindersitze montiert werden können. Vorn rechts liegen die Gurtanlenkpunkte optimal und auch der Abstand zwischen Schloss und Gurt ist groß. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken, doch auch hier liegen die Gurtanlenkpunkte günstig. Hohe Kindersitze lassen sich prinzipiell auf dem Beifahrerplatz und dem Fondmittelsitz montieren. Laut Bedienungsanleitung sind im Fond universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten nur umständlich befestigen. Man hat zwischen den Türrahmen und den Vordersitzen (Fahrerseite ohne Easy-Entry) wenig Platz. Darüber hinaus sind die äußeren Gurte schlecht zugänglich, wodurch sich diese schlecht spannen lassen. Da das Polster zudem eine ungünstige Sitzkontur aufweist, lassen sich Rückhaltesysteme nur bedingt lagestabil befestigen. Auf den Fondplätzen sind die Abstände zwischen Schloss und Gurt gering. Die Isofix-Einschübe sind verdeckt und können nur mit Einsteckhilfen genutzt werden. Das Isofix-System lässt sich trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzen. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Der Mittelgurt fällt recht kurz aus. Auf dem Beifahrerplatz sind universelle Rückhaltesysteme der Gruppe II (15 bis 25 kg) und III (22 bis 36 kg) nicht zugelassen. Aufgrund der flachen Dachlinie ist eine Montage hoher Kindersitze auf den äußeren Fondplätzen nicht möglich.

2,9 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest 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.

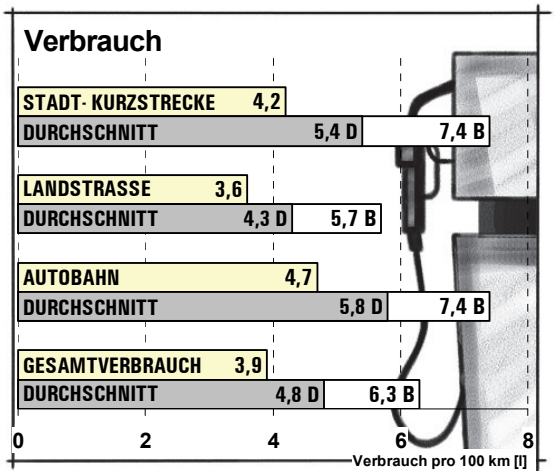
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Im ADAC EcoTest erreicht der Ibiza SC 1.2 TDI Ecomotive mit einer CO2-Bilanz von 126 g/km 36 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 3,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Ibiza 4,2 l/100 km und außerorts sind es 3,6 l/100 km. Auf der Autobahn benötigt er 4,7 l/100 km.

2,4 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus NOx-Werte stark ansteigen. In diesem Kapitel erhält der Ibiza 36 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Spanier auf 72 Punkte, das entspricht vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,4 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Ibiza SC 1.2 TDI zu einer guten Bewertung führt.

1,1 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 Dieselmotor hat einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller bei 120.000 km gewechselt werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

Seat verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt der Hersteller eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind relativ günstig.

3,4 Wertstabilität*

Dem Ibiza SC 1.2 TDI Ecomotive Style wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich der sparsame Dieselmotor aus. Jedoch kann gegen Ende des Berechnungszeitraums mit einem völlig neuen Modell gerechnet werden.

3,6 Kosten für Anschaffung*

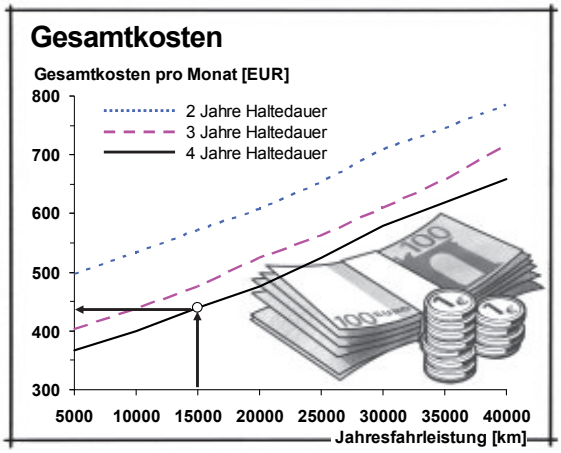
In diesem Kapitel landet der Ibiza SC 1.2 TDI Ecomotive Style im hinteren Klassenmittelfeld. Für die getestete Variante müssen mindestens 16.980 Euro aufgewendet werden. Die Serienausstattung geht noch in Ordnung, wenn auch Seat für ein Audiosystem, eine dritte Kopfstütze im Fond oder auch durchgängige Kopfairbags Aufpreis verlangt.

3,0 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Die KFZ-Steuer beträgt 114 Euro pro Jahr, jedoch zeigt sich die Versicherung teuer. Während die Vollkaskoeinstufung noch akzeptabel ist, fallen die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung im Klassenvergleich teuer aus (KH: 17; TK: 20; VK: 17).

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten bleiben überschaubar. Dazu leisten die niedrigen Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten einen positiven Beitrag. Die recht hohen Anschaffungskosten und der durchschnittliche Restwertverlauf wirken sich negativ auf die Gesamtkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 439 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	77 (105)	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1500	230/1500	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	13,9	11,8	10,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	178	188	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	3,8 D	4,2 D	4,2 D	4,6 D
CO2 [g/km]	99	109	109	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/20	17/17/20	17/17/20	16/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	122	180	180	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	440	469	476	534
Preis [Euro]	14.780	17.280	17.780	20.795

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
E = Strom

© ADAC e.V. | Seite 12

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	**185/60R15H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	**10,75/10,6 m**
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**9,3 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**3,9 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**4,2/3,6/4,7 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	89 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**126 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**69,4 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4043/1693/1428 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1915 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1155 kg/465 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**285 l/620 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	**1150 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	190 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe (Safety-Paket)	60 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	890 Euro°
LED-Rückleuchten	180 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Technik-Paket)	495 Euro°
Reifendruckkontrolle (Safety-Paket)	60 Euro°
Servolenkung	Serie
Tempomat	175 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	890 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (Kopf-Thorax-Seitenairbag)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Kopfairbags separat)	225 Euro°
Audioanlage (mit MP3)	500 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket)	495 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik (Climatronic)	Serie/355 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Kopfstützen hinten (mitte)	60 Euro°
Navigationssystem (Seat Portable System)	975 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**89 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**36 Euro**
Monatliche Fixkosten	**93 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**221 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**439 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/20
Grundpreis	16.980 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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,6

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

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

AUTOKOSTEN 2,4

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

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.