



SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI Start&Stop Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

Bereits seit 2008 ist der Seat Ibiza hierzulande auf dem Markt und hat kürzlich die zweite Modellüberarbeitung erfahren. Optisch sieht der Spanier immer noch frisch aus - und die scharf gezogenen Linien sowie die spitz zulaufenden Flächen der dynamisch gezeichneten Karosserie erinnern nicht von ungefähr an die Modelle von Lamborghini - für die Italiener hat der Designer des Ibiza nämlich zuvor gearbeitet. Am Design bestand daher kein großer Handlungsbedarf, unterm Blech jedoch schon. So hat Seat nicht nur das Fahrwerk überarbeitet, auch der Innenraum wurde mit wertigeren Materialien aufgehübscht und die Bedienung dank des neuen Infotainmentsystems mit Touchscreen entschlackt. Antriebsseitig hat sich ebenfalls einiges getan: Erstmals sorgt ein Dreizylinder-Benziner für Vortrieb. Der neu entwickelte Turbomotor mit 95 PS beschert dem Ibiza flotte Fahrleistungen bei gleichzeitig befriedigenden Verbrauchswerten. Bei der Sicherheitsausstattung kann der Ibiza sein Alter nicht verhehlen: Moderne Assistenzsysteme wie ein Notbremssystem sucht man in der Ausstattungsliste vergebens. Mit einem Preis von 16.680 Euro ist der fünftürige Ibiza in der umfangreichen Style-Ausstattung ein faires Angebot.

Karosserievarianten: Dreitürer (SC), Kombi (ST). **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i20, Ford Fiesta, Opel Corsa, Renault Clio, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** großer Kofferraum, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften
- dritte Kopfstütze im Fond und durchgehende Kopfairbags nur optional, wenige Fahrerassistenzsysteme erhältlich, mäßige Rundumsicht



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,5 Langstrecke

3,1 Transport

2,6 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Verarbeitung

⊕ Seat hat das Armaturenbrett des Ibiza im Zuge des Facelifts gründlich überarbeitet. Das Interieur wirkt dank der zahlreichen Chromspangen (ab Ausstattung Style) sowie dem im mittleren Bereich geschäumten Cockpits nun wertiger, die farblichen Akzente werben es zusätzlich auf. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Kofferraum ist sauber verkleidet und sogar die Motorhaubeninnenseite besitzt einen Decklack.

⊖ 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, die den Lack bei kleinen Remplern schützen. 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.

Alltagstauglichkeit

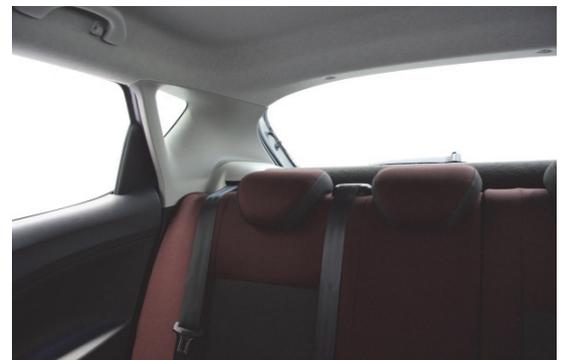
Der Ibiza bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz - dieser eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Insgesamt landet er bei der Alltagstauglichkeit im guten Mittelfeld. Die maximale Zuladung fällt mit 480 kg durchschnittlich aus.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 845 km möglich. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden (eine Dachreling gibt es nur für den Kombi).

⊖ 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 Radmutter Schlüssel an Bord sind. Die Anhängelast fällt vergleichsweise gering aus. Bei gebremstem Hänger beträgt sie 900 kg, bei ungebremstem 540 kg.

Sicht

⊕ 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 Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn hell aus, optional sind auch Bi-Xenonscheinwerfer samt Kurvenlicht erhältlich. Darüber hinaus besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelicht-Funktion (optional, im Testwagen). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (optional).



Die besonders breite D-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. Das zusätzliche Seitenfenster bringt kaum Besserung. Der Innenspiegel könnte ein größeres Sichtfeld nach hinten bieten. Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Bereich, wodurch Verkehrsteilnehmer im toten Winkel schlechter erkannt werden. Optional sind für den Ibiza Parksensoren vorn (im Testwagen) und hinten sowie eine Rückfahrkamera (im Testwagen) erhältlich.

3,0 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, sodass die Füße nicht zu weit angehoben werden müssen. Auch in den Fond gelangt man bequem, da der Türausschnitt recht groß ist. Bis auf den Fahrerplatz gibt es für alle außen Sitzenden einen Haltegriff am Dachhimmel. Die Tür rasterungen sind zufriedenstellend dimensioniert und besitzen drei Rastungen.

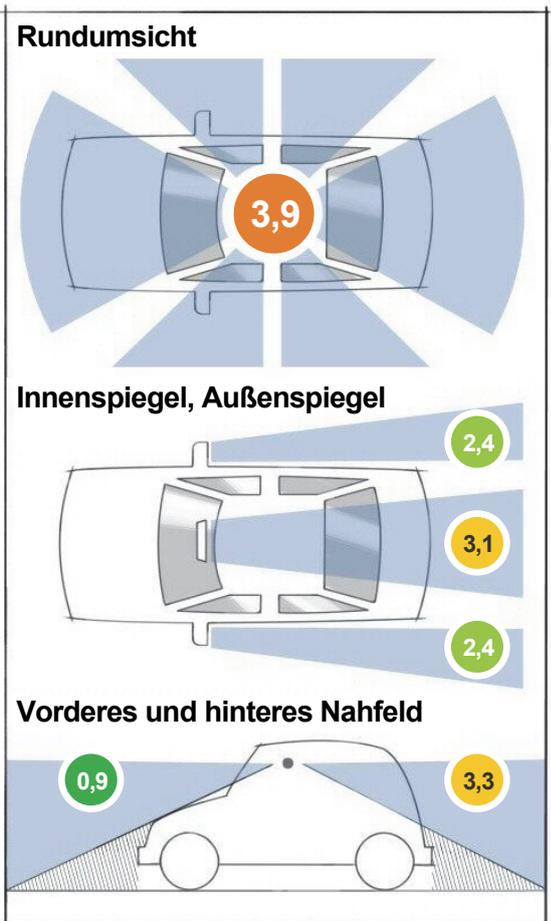
– Die Sitze sind weit unten angeordnet und der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt groß aus. Der Abstand zwischen Sitz und Dachkante ist gering, wodurch der Kopf leicht gestoßen werden kann. Es besteht die Möglichkeit, sich versehentlich auszusperrern, lediglich bei der Fahrertür ist dies nicht möglich. 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).

2,2 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum ist für einen Kleinwagen erfreulich groß. Das Standardvolumen beträgt 315 Liter. Belädt man das Gepäckabteil dachhoch, sind es 380 Liter oder alternativ sechs handelsübliche Getränkeboxen. Legt man die Rücksitzbank um und belädt bis zur Fensterkante, erweitert sich das Volumen auf großzügige 680 Liter. Maximal beladen bis unters Dach liegt das Ladevolumen bei 1.035 Liter.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums befindet sich auf durchschnittlichem Niveau.



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.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und besitzt zum Schließen zwei Griffmulden in der Verkleidung. Sie schwingt weit auf und bietet knapp 1,90 Meter großen Personen genügend Platz darunter. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen.

⊖ Das Ladegut muss sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Die Ladekante ist mit 72 Zentimeter recht hoch, zudem befindet sich der Ladeboden 23 Zentimeter unterhalb der Ladekante, was speziell beim Entladen hinderlich ist. 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.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch umklappen. Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität nicht sonderlich gut ausgeprägt. Für Einkaufstaschen gibt es Kunststoffhaken in der Verkleidung und ein kleines Netz auf der linken Seite des Kofferraums für kleinere Gegenstände. Darüber hinaus gibt es 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.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet. Die meisten Funktionen sind im neuen Touchscreen gebündelt, weshalb sich die Tastenzahl in Grenzen hält. Eine intuitive Bedienung ist bereits nach kurzer Eingewöhnung möglich. Neben dem Kombiinstrument, das nun mit einer klareren Darstellung überzeugt, hielt auch eine neue Klimabedieneinheit Einzug in das Ibiza-Cockpit.

⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar und auch die Pedale sind recht günstig positioniert, wenn auch kein stehendes Gaspedal vorhanden ist. Der Schalthebel liegt zwar gut zur Hand, könnte aber etwas höher positioniert 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 Testwagen) aktiviert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls dort aktiviert, der Status der Nebelschlussleuchte im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente selbst lassen sich gut ablesen. Ein Bordcomputer informiert u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die vorderen Scheibenwischer sind sensorgesteuert (optional, im Testwagen). Der optionale Tempomat lässt sich einfach und sinnfällig über Tasten im Blinkerhebel einstellen, die gewünschte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Klimaanlagebedienteil dürfte etwas höher positioniert und die Symbole etwas größer sein, die Bedienung erschließt sich einem allerdings auf Anhieb. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert.



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

Die Anordnung der einzelnen Schalter ist gut, nur die hinter dem Schalthebel gruppierten Tasten (u. a. für Sitz- und Heckscheibeheizung) sind nicht ideal platziert und werden teils vom Schalthebel verdeckt. Geöffnete Türen, die Heckklappe und sogar die Motorhaube werden dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. 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. 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. 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*

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt für einen Kleinwagen angenehm großzügig aus. Personen bis 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Dabei ist die Kopffreiheit noch nicht erschöpft. Auch die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus, sodass insgesamt ein angenehmes Raumgefühl herrscht.

3,2 Raumangebot hinten*

Das Raumangebot in der zweiten Sitzreihe ist für ein Fahrzeug dieser Klasse durchschnittlich. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für bis zu 1,75 Meter große Fondinsassen, die dabei noch etwas Luft überm Scheitel haben. Das Raumgefühl ist befriedigend.



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.

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

Seat hat die Fahrwerksabstimmung im Rahmen der Modellpflege überarbeitet und den Fokus stärker auf den Federungskomfort gelegt. Für die Ausstattungslinie FR ist nun auch die zweistufige Dämpferregelung Drive Select erhältlich, die dem Fahrer die Wahl zwischen den beiden Modi Comfort und Sport lässt.

⊕ Das Fahrwerk macht insgesamt einen recht ausgewogenen Eindruck. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden gut absorbiert. Kurze Fahrbahnwellen kommen etwas deutlicher bis zu den Insassen durch, unangenehm wird es aber nicht. Ein Stuckern ist kaum wahrnehmbar.

Vertikalschwingungen sind gut gedämpft, die Karosserieneigung in schnell durchfahrenen Kurven hält sich in Grenzen. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster werden vor allem am Lenkrad wahrgenommen. Insgesamt kann auch ein recht guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Voll beladen spricht der Ibiza etwas feiner auf Einzelhindernisse an, allerdings schwingt die Karosserie auf langen Bodenwellen dann nach.

2,5 Sitze

Im Fond sind die Sitze nur wenig konturiert und bieten daher auch nur bedingt Halt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, wenn auch mehr Oberschenkelauflege nicht schaden würde und die Lehne recht steil ist.

⊕ Der Ibiza bietet den Insassen insgesamt einen recht guten Sitzkomfort. 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, im Schulterbereich wäre jedoch etwas mehr Seitenhalt wünschenswert. Die Polsterung ist tendenziell straff und auch auf langen Stecken bequem. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht.

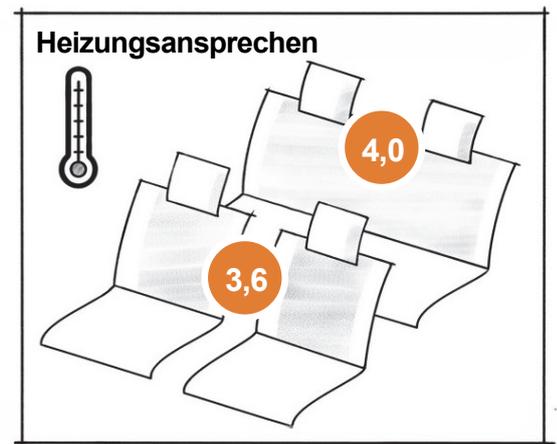
⊖ Eine Lordosenstütze ist für die vorderen Sitze nicht erhältlich.

2,6 Innengeräusch

Mit gemessenen 69,6 dB (A) bei Tempo 130 ist der Ibiza 1.0 EcoTSI durchschnittlich laut. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Windgeräusche jedoch deutlich vernehmbar an. Der Motor hält sich dabei angenehm im Hintergrund, auch vom Fahrwerk ist nur auf sehr schlechten Straßen etwas zu hören.

3,3 Klimatisierung

Der Ibiza ist in der Ausstattungstufe Style serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt und auch die Luftverteilung ist nicht separat regelbar, allerdings lässt sich jeder Bereich individuell einstellen (oben, Mitte, unten). Beim Heizungstest schneidet der Ibiza allenfalls durchschnittlich ab. Während sich der vordere Passagierbereich befriedigend schnell erwärmt, dauert es im Fondbereich noch etwas länger.



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 95 PS leistenden Dreizylinder-Turbobenziner ist der Ibiza 1.0 EcoTSI gut motorisiert. Das maximale Drehmoment von 160 Newtonmetern steht in einem weiten Bereich von 1.500 bis 3.500 Umdrehungen bereit, was eine schaltfaule Fahrweise erlaubt. Die Elastizitätswerte fallen durchschnittlich aus. Im vierten Gang vergehen für den Beschleunigungsvorgang von 60 auf 100 km/h 11,7 Sekunden, im fünften 15,5 Sekunden.

Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h (gemessen im zweiten und dritten Gang) erledigt der Spanier in flotten 7,0 Sekunden. Den Standardsprint von null auf 100 km/h gibt Seat mit 10,4 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 187 km/h.

⊖ Bei niedrigen Drehzahlen, etwa nach dem langsamen Abbiegen im zweiten Gang, reagiert der Motor verzögert auf sanften Tritt aufs Gaspedal, da der Motor auf den ersten Zentimetern nur schlecht Gas annimmt.

2,8 Laufkultur

Der Dreizylinder-Benziner legt insgesamt eine zufriedenstellende Laufkultur an den Tag. Vibrationen sind vorrangig im Lenkrad zu spüren, im Leerlauf übertragen sich die Vibrationen aber auch leicht in die Karosserie. Bei niedrigen Drehzahlen und gleichzeitig hoher Last ist im Innenraum ein leichtes Dröhnen zu vernehmen.

1,9 Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten. Bei schnellerem Schaltvorgängen neigt das Getriebe mitunter zum Haken. 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, zudem lässt sich die Kupplung präzise dosieren.

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

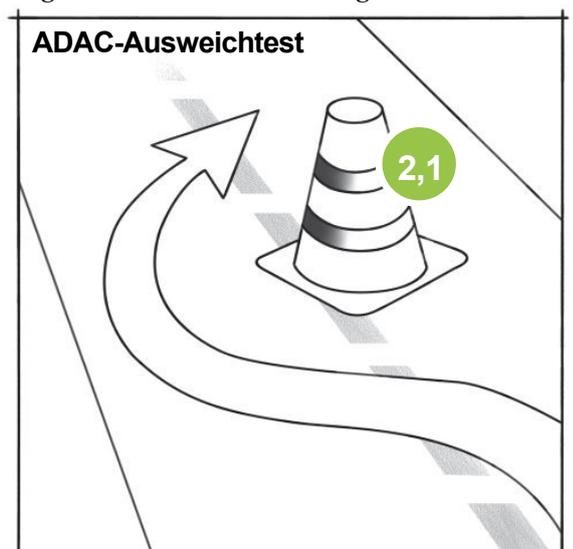
3,0 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe ist passend zur Leistungscharakteristik des Motors gestuft. In den oberen Gängen ist es allerdings vergleichsweise kurz übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 3.100 Umdrehungen. Hier fehlt ein drehzahlenkender sechster Gang.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen quittiert schnelle Lenkimpulse mit einem leicht nachpendelnden Heck, stabilisiert sich aber recht schnell wieder. Von Spurrinnen lässt sich die Richtungsstabilität nur leicht beeindrucken. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein gutes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug setzt den ersten Lenkbefehl spontan um und begibt sich mit einem weitgehend neutralen Eigenlenkverhalten auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken zeigt der Ibiza eine leichte Untersteuerneigung, was einen etwas größeren Lenkwinkel erfordert. Anschließend lässt sich der Ibiza problemlos in die Ausfahrgasse dirigieren. Dabei überzeugt der Spanier mit einem agilen Fahrverhalten.



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.

Die sensiblen Eingriffe des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESC) haben zur Folge, dass der Seat nur wenig Geschwindigkeit abbaut und das Ausweichmanöver überraschend dynamisch und gleichzeitig sehr sicher absolviert. Lüpft man das Gaspedal in Kurven, hat dies kaum einen Einfluss auf das Fahrverhalten des Ibiza. Die Traktionskontrolle hilft beim Anfahren auf rutschigem Untergrund.

2,5 Lenkung*

Der Wendekreis fällt mit 10,7 m im Klassenvergleich nicht sonderlich klein aus.

⊕ Die elektromechanische Lenkung gefällt mit einem guten Ansprechverhalten und ordentlicher Zielgenauigkeit. Die Rückmeldung dürfte aber speziell bei höheren Lenkwinkeln besser ausfallen, hier ist die Lenkung schlicht zu leichtgängig. Beim Rangieren ist der geringe Lenkkraftbedarf allerdings angenehm. Mit rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung direkt übersetzt, weshalb sich der Lenkaufwand speziell im Stadtverkehr in Grenzen hält.

2,3 Bremse

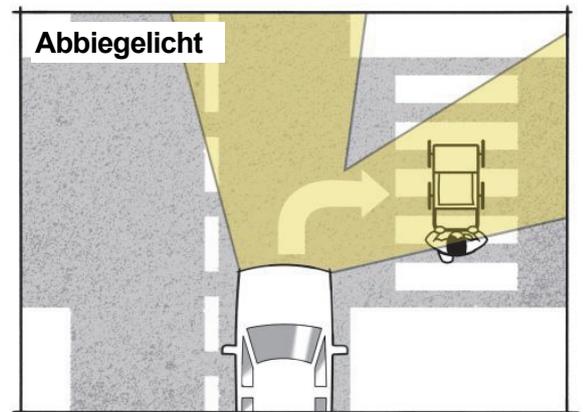
Ab der Ausstattung Style ist der Ibiza auch an der Hinterachse mit Scheibenbremsen ausgestattet. Die niedrigeren Ausstattungsniveaus verfügen lediglich über Trommelbremsen.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Ibiza nach 37,3 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx der Dimension 215/45 R16 86H). Die Bremse lässt sich gut dosieren, das Ansprechverhalten gibt ebenso wie die Spurtreue beim Bremsen in Kurven keinen Grund zur Klage.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In puncto aktiver Sicherheit ist der Ibiza trotz der Modellüberarbeitung nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik. Für einen modernen Kleinwagen sollten Assistenzsysteme wie Kollisionswarner, Notbremssystem oder ein Spurhalteassistent zumindest optional erhältlich sein. Im Rahmen der Modellpflege bekam der Ibiza eine Müdigkeitserkennung spendiert, die das Lenkverhalten des Fahrers analysiert und ggf. eine Pausenempfehlung ausgibt. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer bei Vollverzögerungen hilft, das volle Bremspotential zu nutzen.



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.

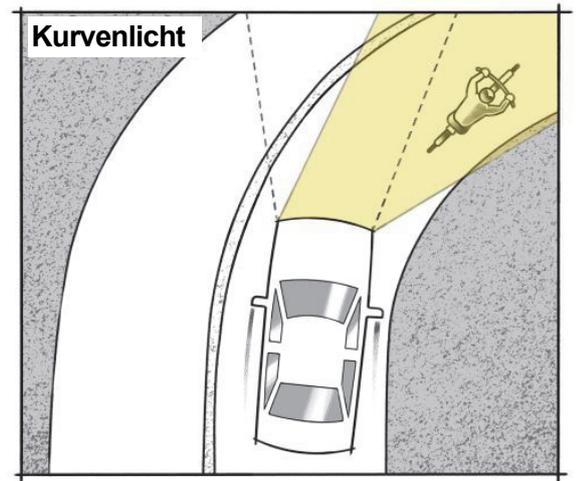


Einschlafwarner

Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

⊕ Bei einer Vollbremsung blinken die serienmäßigen LED-Bremslichter (ab Style), bei Stillstand 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 Abbiege- sowie Kurvenlicht (inkl. Bixenon-Scheinwerfer) erhältlich. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist schlecht erreichbar, da er zu weit unten platziert ist und in einer Notsituation nur mit großer Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zu betätigen ist. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



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

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen auf den vorderen Plätzen reichen für bis zu 1,80 Meter großen Insassen, der Abstand zum Hinterkopf dürfte aber geringer sein.

⊕ Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Ibiza insgesamt sehr gut ab und erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 11/2011). Für den Insassenschutz erhält der Kleinwagen 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Spanier verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Sitze sind mit Gurtkraftbegrenzern und -straffern ausgestattet, die beiden äußeren Fondsitze immerhin mit Gurtkraftbegrenzern. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, was im Falle eines Unfalls von Vorteil sein kann. Die Multikollisionsbremse sorgt dafür, dass das Fahrzeug nach einem Unfalls schnell zum Stehen kommt und nicht unkontrolliert weiterfährt. Ein weiterer Zusammenstoß kann dadurch oftmals vermieden werden.

⊖ Durchgehende Kopfairbags sind nur optional erhältlich. Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für rund 1,55 Meter große Personen, zudem ist der Abstand zum Hinterkopf recht groß. Darüber hinaus verlangt Seat Aufpreis für eine dritte Kopfstütze auf der Rückbank. Einen Gurtwarner gibt es ausschließlich für den Fahrersitz.

2,1 Kindersicherheit

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

⊕ Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Ibiza 77 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 11/2011). Die Gurte sind lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind fest und kurz, sodass eine Einhandbedienung möglich ist. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, daher dürfen auch dort Kindersitze befestigt werden. Auf dem Beifahrerplatz und dem Mittelsitz sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. 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.

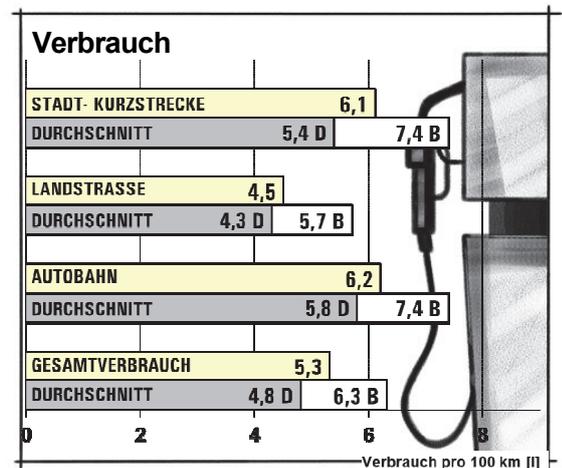
2,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist durchschnittlich ausgeprägt. Beim Crashtest erreicht der Ibiza 59 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 11/2011). Während der vordere Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube nachgiebig gestaltet sind, geben die Vorderkante und die Flanken der Motorhaube zu wenig nach.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der ermittelte CO₂-Ausstoß liegt bei 146 g/km - damit kommt der Ibiza 1.0 EcoTSI auf 29 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,1 l/100 km innerorts, 4,5 l/100 km außerorts und 6,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf einem niedrigen Niveau, der Lohn sind 47 von 50 Punkten. Insgesamt sammelt der Spanier 76 Punkte, was ihm vier von fünf Sternen beschert.

2,4 AUTOKOSTEN

3,4 Betriebskosten*

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

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 1,0 Liter-Turbomotor hat einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller bei 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ 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.

3,8 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.

3,4 Kosten für Anschaffung*

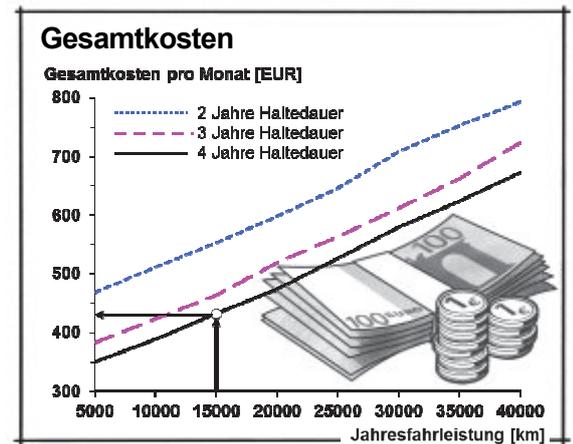
Bei den Anschaffungskosten landet der Ibiza im Klassenmittelfeld. Mit dem Dreizylinder-Turbobenziner unter Haube startet der fünftürige Ibiza in der Ausstattung Style bei 16.680 Euro. Das ist kein Schnäppchenpreis, allerdings ist der Kleinwagen dafür auch recht umfangreich ausgestattet. So sind u. a. Klimaautomatik, Leichtmetallräder, Tempomat und ein Lederlenkrad serienmäßig an Bord.

1,7 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten des Ibiza fallen insgesamt erfreulich niedrig aus. Verantwortlich ist dafür vorrangig die jährliche Kfz-Steuer, die mit 24 Euro sehr günstig ausfällt. Recht teuer sind hingegen die Versicherungseinstufungen (KH: 16; TK: 20; VK: 17).

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten befinden sich insgesamt auf einem niedrigen Niveau. Grund dafür sind neben den niedrigen Fixkosten auch die geringen Aufwendungen für die Inspektionstermine.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 432 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.2 TSI	1.0 Eco TSI Start& Stop	1.0 Eco TSI Start& Stop	1.4 TSI Start& Stop ACT	1.4 TDI Eco.	1.4 TDI Start& Stop	1.4 TDI Start& Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1197	3/999	3/999	4/1395	3/1422	3/1422	3/1422
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	70 (95)	81 (110)	110 (150)	55 (75)	66 (90)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	160/1400	160/1500	200/2000	250/1500	210/1500	230/1500	250/1750
0-100 km/h[s]	14,3	10,7	10,4	9,2	7,6	13,0	10,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	184	187	197	220	173	182	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	4,9 S	4,3 S	4,3 S	4,8 S	3,6 D	3,7 D	3,9 D
CO2 [g/km]	118	116	101	99	112	93	95	100
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	16/17/20	16/17/20	17/20/22	17/16/19	18/17/19	18/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	66	66	32	28	62	142	142	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	389	419	432	441	517	406	436	446
Preis [Euro]	12.690	14.690	16.680	17.430	21.140	16.500	18.215	18.740

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfli.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	215/45R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65/10,6 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/4,5/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	101 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	146 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4061/1693/1445 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1925 mm
Leergewicht/Zuladung	1110 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	540 kg/900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	845 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	215 Euro
Monatliche Gesamtkosten	432 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20
Grundpreis	16.680 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	200 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (ab Ausstattung FR)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	295 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	270 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	550 Euro

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	225 Euro°
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	185 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (im Paket)	185 Euro
Klimaautomatik	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	260 Euro
Lackierung Metallic	525 Euro°
Schiebe-Hubdach	720 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen