



SEAT Ibiza 1.0 TSI FR

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (85 kW / 115 PS)

SEAT bietet den schnittig gestalteten Ibiza in der getesteten Ausstattungsvariante FR entweder mit einem 1,6-l-Dieselmotor oder einem 1,0-l-Ottomotor an. Den Diesel gibt es entweder mit 95 PS (mit DSG kombinierbar) oder mit 115 PS. Das Einliteraggregat kann entweder mit Erdgas (90 PS) oder mit Benzin (95 und 115 PS) betrieben werden und kann in der stärksten Ausbaustufe durch ein Doppelkupplungsgetriebe ergänzt werden.

Im Testwagen war der 115 PS starke Benziner verbaut, für die Kraftübertragung sorgt das serienmäßige Sechsgang-Schaltgetriebe, das sich knackig schalten lässt. Die Testmotorisierung knurrt sich munter durch das Drehzahlband und schüttelt sich dabei zwar merklich, aber nie störend. Etwas störend ist allerdings das Brummen des Motors unter Last unterhalb von rund 2.000/min – in diesem Drehzahlbereich spricht der Motor auch leicht verzögert an, zieht aber dann kräftig durch. Der Sprint von 60 auf Tempo 100 ist nach 6,2 Sekunden abgeschlossen. Der Testverbrauch liegt bei 5,9 Litern Super auf 100 Kilometer. Dank guter Abgasmachbehandlung staubt der Ibiza im Schadstoffkapitel des Ecotest die vollen 50 Punkte ab.

Mit dem optionalen Fahrwerk mit Verstelldämpfern und den großen 18 Zoll Rädern federt der Spanier selbst im Normal-Modus zwar eher straff an, bietet aber eine deutlich bessere Fahrstabilität als der Ibiza mit Standard-Fahrwerk und -Bereifung. Dies stellt er auch im ADAC Ausweichtest unter Beweis, da er sich deutlich weniger übersteuernd durch den Parcours manövrieren lässt. Auch die Lenkung ist gelungen und bietet dem Fahrer eine gute Rückmeldung. Insgesamt ist der Ibiza eine ebenbürtige Polo-Alternative, die aber auch nicht wirklich günstiger ist als der VW. Der Testwagen kostet über 27.000 Euro, zeigt sich damit allerdings auch sehr umfangreich ausgestattet. **Konkurrenten:** u.a. Audi A1 Sportback, Ford Fiesta, KIA Rio, Mazda 2, Peugeot 208.

- + ordentliches Platzangebot vorn, umfangreiche Sicherheitsausstattung, gutes optionales LED-Licht
- einfache Materialien im Innenraum, keine Haltegriffe am Dachhimmel, hoher Testwagenpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,6

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Der Ibiza entschädigt für seine einfachen Materialien mit einer tadellosen Verarbeitung. Bleche und Kunststoffe werden akkurat verarbeitet. Im Innenraum findet man aber nur harte Kunststoffe, wenn sich auch bei der getesteten Variante FR zumindest eine Einlage in Lederoptik im Armaturenbrett findet. Im Alltag stören aber Details wie die fehlende zweite Dichtleiste an den Türen: Der Einstiegsbereich wird somit schnell dreckig.

3,1 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Ibiza dürfen 440 Kilogramm zugeladen werden, 75 davon auf dem Dach und nur 50 auf der Anhängerkuppelung - somit wird sich beispielsweise der Transport zweier E-Bikes mittels Heckträger kaum realisieren lassen. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,9 l/100 km lassen sich mit dem 40 l großen Tank nur Strecken von bis zu 675 Kilometer zurücklegen.

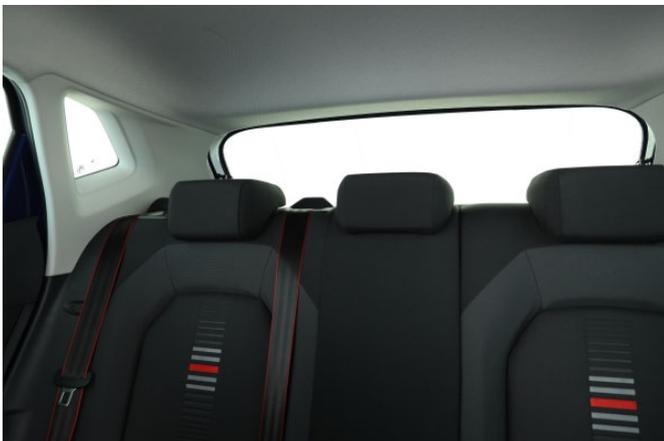
Im Falle einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als

2,5 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zwar zuverlässig, der Wirkungsbereich dürfte aber größer sein. Es bleiben sowohl links ein breiterer Streifen als auch rechts oben ein Bereich unberührt.

Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, dass der Blick nach schräg hinten durch die massiven Dachpfosten stark eingeschränkt wird. Zudem wirken sich die nicht vollständig versenkbaren Fond-Kopfstützen negativ aus.

⊕ Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn zwar in einer angenehmen Lichtfarbe, aber etwas inhomogen ausleuchten. Bei Autobahntempo (ab



Die sehr breiten Dachsäulen und nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Der Unterboden ist vorn und im seitlichen Bereich zugunsten der Aerodynamik verkleidet, am Motor fehlt aber eine wirkungsvolle Verkleidung von unten.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels einfachem Haltestab offen gehalten. Die zwar teurere, aber deutlich komfortablere Lösung wären Gasdruckfedern.

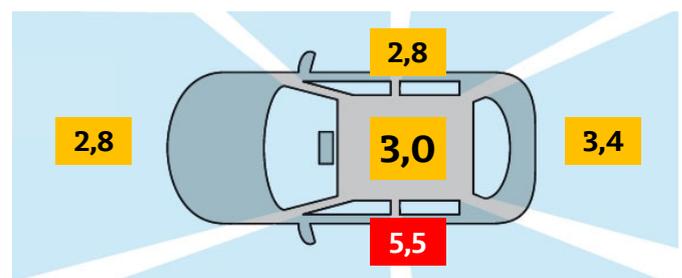
unbrauchbar erweisen kann. Beim FR kann gegen Aufpreis ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel erworben werden. Das für die anderen Ausstattungsvarianten erhältliche Reserverad mit Fahrberiefung ist nicht erhältlich.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen, der ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert, ist nicht verbaut.

Tempo 110) wird der Lichtkegel des Abblendlichts automatisch leicht angehoben, um die Straße weiter auszuleuchten. Die Heckleuchten sind ab der Ausstattung Style stets in LED-Technik ausgeführt. Die Nebelscheinwerfer dienen auch als

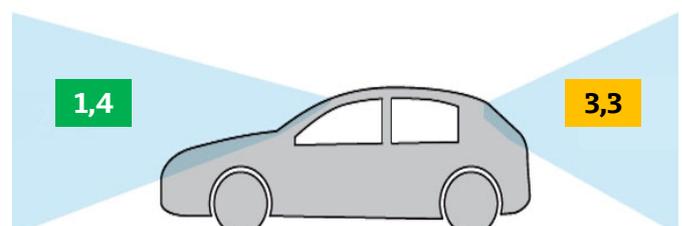
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Abbieglicht, diese Funktion entfällt aber, sobald man die LED-Scheinwerfer ordert. Die Halogenbirnen in den Nebelleuchten würden mit ihrem gelblichen Licht wohl nicht zu den schicken LED-Leuchten passen. Beim FR blendet der Innenspiegel bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Die Karosserie des Kleinwagens lässt sich gut abschätzen, auch wenn sich die Vorderkante dem Blick des Fahrers entzieht.

3,0 Ein-/Ausstieg

Neben der serienmäßigen Zentralverriegelung wird für den Ibiza ab der mittleren und getesteten Ausstattungsvariante Style optional ein schlüsselloses Zugangssystem angeboten. Dieses wird nur über die Fahrertür angesteuert, das heißt nur dort kann man das Auto einfach per Handbewegung am Türgriff auf- und zusperren. Nach dem Auf- und Absperren beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug. Der Schweller befindet sich in klassenüblicher Höhe und auch die Fahrersitzfläche liegt mit 42 Zentimetern über der Fahrbahn praxistauglich. Im Fond dürfte die Sitzbank ein Stück höher positioniert sein, um das Ein-/Aussteigen ein wenig bequemer zu gestalten.

⊖ Was beim Ibiza gänzlich weggelassen wurde, sind die Haltegriffe über den Türen - diese waren beim Vorgänger noch verbaut. Damit hält sich der kleine Seat an seinen deutschen Vetter VW Polo. Auch bei diesem kann man sich nicht mehr am Dachhimmel festhalten.

3,2 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil, insofern sich der variable Kofferraumboden in unterer Position befindet, 290 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 380 Liter oder sechs handelsübliche Getränkeboxen bis

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen und schließen, eine elektrische Betätigung ist aber nicht erhältlich. Unter der Klappe können Personen bis knapp unter 1,90 Meter aufrecht stehen.

Das Kofferraumformat ist grundsätzlich praktisch, zum Einladen muss das Gepäck aber über die rund 70 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. In oberer Position befindet sich der variable Kofferraumboden neun und in unterer knapp 20 Zentimeter unterhalb der Ladekante.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Die äußeren Sicherheitsgurte sind an den Seitenverkleidungen geführt, was das Einklemm- und

Serienmäßig helfen Parksensoren hinten beim Rangieren. Gegen Aufpreis sind Sensoren vorn sowie eine Heckkamera erhältlich.

⊖ Die Außenspiegel haben keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

Das schlüssellose Zugangssystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz, da es mit einem einfachen Reichweitenverlängerer überlistet werden kann. Nähere Informationen unter www.adac.de/keyless.



Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des Ibiza von klassenüblicher Größe.

unter das Dach stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis unter das Dach 1.070 Liter hinein. Lässt man den variablen Boden oben, so verringert sich das Volumen um etwa 60 Liter, die sich dann unter dem Boden verstauen lassen.

Das Kofferraumformat ist praktisch. Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht zwar keine Stufe, aber der Boden steigt ab der Rücksitzlehne leicht an, was die Praxistauglichkeit etwas mindert.

⊖ Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum im Dunkeln schwach beleuchtet. Das Heckklappenschloss steht weit ab, sodass sich große Personen daran den Kopf stoßen können.

Beschädigungsrisiko beim Zurückklappen der Lehne reduziert. Zusätzlich lassen sich die Gurte in praktischen Klemmen fixieren. Im Kofferraum gibt es, außer dem Stauraum unter dem

variablen Kofferraumboden, keinerlei Staufächer für kleinere Gegenstände. Immerhin findet sich je ein Taschenhaken links und rechts in der Seitenverkleidung. Praktisch: Klappt man den variablen Boden nach oben, wird er durch Federelemente auch

oben gehalten und man gelangt problemlos zum Bereich darunter. Ein Sicherungsnetz, das den Passagier- vom Laderaum trennt, ist für den Ibiza nicht erhältlich, die Kopfstützen können aber eine gewisse Schutzwirkung übernehmen.

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Der Ibiza ist innen klar strukturiert. Zentrale Schnittstelle zwischen Mensch und Auto ist das optionale, acht Zoll große Touchdisplay des optionalen Seat Media Systems "Plus" (Serie 6,5-Zoll-Touchscreen). Praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten, mit dem man sich durch die Menüs scrollen oder in der Navigationskarte zoomen kann. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter gut erreichbar und logisch angeordnet. Das Klimabedienteil ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber recht tief positioniert. Alle Schalter mit Ausnahme der Deckenkonsole sind vorbildlich beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Darüber hinaus sorgt die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) für eine gute Ergonomie. Der Schalthebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal dürfte aber etwas größer ausfallen. Die klassischen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute digitale Kombiinstrument erhältlich, dessen Optik sich dem Fahrerwunsch entsprechend anpassen lässt. Der optionale Abstandstempomat wird über einen separaten Lenkstockhebel bedient.

⊖ Ein Nachteil des neuen Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt wie bei den meisten Fahrzeugen des VW-Konzerns auch im Ibiza.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, die Materialanmutung kann dieses Niveau allerdings nicht halten. Die Bedienung ist dagegen funktionell und gibt wenig Anlass zur Kritik.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Als Ibiza FR bringt der kleine Seat serienmäßig einen 6,5 Zoll und optional einen acht Zoll großen Farb-Touchscreen mit, über den man neben den Fahrzeugeinstellungen auch ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern bedient. Optional kommen noch ein Subwoofer sowie ein Verstärker hinzu (im Beats-Soundsystem). Die Musik kann dabei aus einigen Quellen kommen: USB-Anschluss, SD-Kartenslot und Klinkestecker sind an Bord. Auch per Smartphone kann Musik gestreamt

werden, da die Bluetooth-Schnittstelle nicht nur zum Telefonieren geeignet ist.

Gegen Aufpreis ist das Connectivity-Paket Plus samt Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link erhältlich. Zu dessen Umfang gehören u. a. zusätzlich ein CD-Laufwerk, eine induktive Ladeschale und ein weiterer USB-Anschluss. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch DAB+.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von rund zwei Metern zurück schieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt noch ein Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der

nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Wer möchte kann sein Wohlbefinden mittels optionalem Panoramadach etwas steigern, da dann mehr Licht in den Innenraum kommt.

2,8 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit reicht im Fond für Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m. Die Beinfreiheit liegt auf etwa gleichem Niveau, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls recht angenehm, wird aber durch die hohe Seitenlinie samt den schmalen Fenstern und den direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas gemindert.

4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht.

Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach in der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn im Armaturenbrett praxistauglich. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, diese sind aber nicht besonders alltagstauglich geformt, weil zu flach. Im Fond findet man abgesehen von kleinen Türfächern keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Optional sind zumindest (im Paket)



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Lehntaschen an den Vordersitzen erhältlich. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar. Ein cleveres Gimmick bietet es aber: Ein gesondertes Fach nimmt ganz genau die Packung einer Seat-Warnweste auf.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

Der Ibiza Fr ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis ist alternativ das im Testwagen verbaute Fahrwerk mit veränderbarer Fahrwerkscharakteristik (Normal/Sport) samt Tieferlegung von 15 mm erhältlich.

Zwar spricht die Federung bereits im Normal-Modus tendenziell straff an, lässt den Ibiza aber dennoch ausgewogen und nicht schlicht steifbeinig federn. Das Ansprechverhalten passt zum Fahrzeug, und dank ausreichendem Restkomfort werden

auch längere Fahrten nicht zur Belastungsprobe.

Wer es straffer möchte, wählt den Sport-Modus. Dann besitzt das Fahrzeug zwar noch etwas weniger ausgeprägte Aufbaubewegungen, reicht allerdings auch Einzelhindernisse oder auch Querfugen stärker zu den Insassen durch und neigt bei entsprechender Anregung auch mehr zum Stuckern. Daher empfiehlt sich der Sport-Modus eher für höhere Geschwindigkeiten.

3,0 Sitze

Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bieten einen zufriedenstellenden Sitzkomfort, allerdings hat die tiefe Sitzposition einen spitzen Kniewinkel zur Folge.

⊕ Als FR ist der Spanier mit Sportsitzen ausgestattet. Beide Vordersitze lassen sich serienmäßig in der Höhe einstellen und bieten guten Seitenhalt. Sie sind generell bequem gepolstert und auch auf längeren Strecken komfortabel.

⊖ Störend ist allerdings, dass sich die vorderen Sicherheitsgurte nicht in der Höhe justieren lassen und dass

die Armablage in der Tür vorn nicht in der gleichen Höhe wie die Mittelarmlehne angebracht ist - beides kann im Alltag stören. Leider lässt sich die Mittelarmlehne beim Ibiza nicht in der Höhe und damit auf die gleiche Position einstellen. Einstellbare Lordosenstützen werden für den Ibiza nicht angeboten.

Im Fond sind die Armablagen nicht einmal gepolstert. Der höckerartige Fondmittelsitz ist für lange Fahrten ungeeignet.

3,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 70,9 dB(A), das ist ein nur durchschnittlicher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen Geschwindigkeiten sind es der hemdsärmelig arbeitende Dreizylinder-Ottomotor sowie ab und zu

Fahrwerksgeräusche, die vordergründig wahrgenommen werden.

⊖ Das Brummen des Motors zwischen rund 1.300 und 2.000 1/min kann von den Insassen als störend wahrgenommen werden.

3,0 Klimatisierung

Ab Werk ist der Ibiza lediglich mit einem Heiz- und Lüftungssystem ausgestattet. In der getesteten Ausstattungsvariante ist serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Darüber hinaus kann für die vorderen Personen eine Sitzheizung

geordert werden und gegen Aufpreis gibt es abgedunkelte Scheiben im Fond.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht besonders weit öffnen und erschweren die Durchlüftung.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Im getesteten Ibiza werkelt ein Einliter-Dreizylinder mit 115 PS und einem maximalen Drehmoment von 200 Nm. Für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Während der Motor in den unteren Gängen noch für einen guten Durchzug sorgt, zeigt sich der sechste Gang bezüglich der Fahrleistungen zu lang übersetzt. Zur Verdeutlichung: im 2./3. Gang beschleunigt der kleine Spanier in 6,2 s von Tempo 60 auf 100

und im vierten in 8,6 s. Im größten Gang braucht er 20 Sekunden für den gleichen Geschwindigkeitsbereich.

Der Durchzug aus ganz niedrigen Drehzahlen ist im Vergleich zur Leistungsentfaltung bei höheren Drehzahlen schlapp. Den Bereich knapp über 1.000 Umdrehungen kann man nur zum Dahinrollen nutzen.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum. Lastzustände quittiert das Aggregat zwischen rund 1.300 und knapp 2.000 1/min mit kräftigem Brummen - besonders innerorts nutzt man gerade diesen Drehzahlbereich häufig. Im weiteren Drehzahlverlauf verkneift er sich das zwar

weitgehend, der kernige Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent.

Beim Tritt aufs Gaspedal benötigt der Motor eine Gedenksekunde, ehe er sich aus dem Turboloch arbeitet und dann ab rund 1.800 1/min gleichmäßig seine Leistung abgibt.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Handschaltung des Ibiza Fr lässt sich knackig und treffsicher schalten, die Schaltwege sind durchschnittlich. Eine Schaltpunktempfehlung unterstützt bei der Wahl des ökonomischsten Gangs und die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für einen Moment ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen des

Rückwärtsgangs noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Die sechs Gänge sind passend gestuft, im höchsten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit knapp 2.800 1/min. Die Kupplung lässt sich zwar einigermaßen gut dosieren, geht man aber nicht besonders sensibel zu Sache, kommt es schon mal zu Schaltschlägen.

Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Ibiza FR liegt auf gutem Niveau. Der kleine Spanier läuft zwar mit den großen 18 Zoll Rädern Spurrillen etwas nach, lässt sich aber nicht zu stark von ihnen

beeinflussen.

Im ADAC Ausweichtest liefert der Kleinwagen, auch dank der guten Bereifung, ein gutes Ergebnis ab. Wird der

Ausweichvorgang entsprechend einer Schrecksituation eingeleitet, drängt das Heck zwar beim ersten Einlenken und auch beim Gegenlenken etwas, der Ibiza bleibt aber dank der Bereifung und dem bedarfsgerecht regelndem ESP beherrsch- und lenkbar.

Der Ibiza lässt sich aber auch mit kleinen Lenkwinkeln sauber positionieren und erlaubt dann auch hohe Durchfahr- geschwindigkeiten. Auf Lastwechsel in zügig gefahrenen Kurven reagiert der Seat mit einem lebendiger werdenden Heck, ohne aber den Fahrer übermäßig zu fordern. Auch das ESP hilft im Zweifel effektiv.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Ibiza FR überzeugt. Besonders positiv fällt unter anderem die geschwindigkeitsabhängige Lenkkraft- unterstützung auf, die einen deutlichen Unterschied macht. In der Stadt geht das Rangieren dank geringer Lenkkräfte leicht von der Hand, auf der Landstraße punktet der Spanier dann dennoch mit einer guten Rückmeldung dank der höheren Lenkkräfte. Dank des serienmäßigen Seat Drive Profile lässt sich die Lenkunterstützung dem Fahrerwunsch entsprechend anpassen. Im Sport-Modus wird sie beispielsweise reduziert. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen lediglich knapp über 2,5 Lenkradumdrehungen.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt nur durchschnittlich 33,3 Meter. Verdanken kann der Ibiza den kurzen Bremsweg vor allem den großen 18-Zoll Rädern.

2,2 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ibiza bietet wie sein Bruder Polo schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Der Seat rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremssystem warnt den Fahrer akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Das System leitet sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremssystem) als auch bei fahrenden eine Notbremsung ein, die je nach Geschwindigkeit einen Unfall ganz vermeiden oder zumindest die Geschwindigkeit deutlich reduzieren kann.

Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist beim FR ebenso serienmäßig verbaut wie ein Tempomat und eine Müdigkeitserkennung. Für die adaptive Geschwindigkeits- regelung (bis 210 km/h) verlangt Seat Aufpreis.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems- system	Serie
	Vorausschauender Kreuz- zungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgän- ger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Anders als der Polo bietet der Spanier aber keinen Totwinkelassistenten, hier positioniert der Volkswagenkonzern den Polo über dem Ibiza.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach EuroNCAP Norm erzielt der Ibiza 95 Prozent der Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test: Juli 2017). Die vorderen Kopfstützen schützen Personen bis gut 1,90 m Größe, hinten reichen sie bis knapp 1,75 m Größe - zudem ist im Fond der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Gefahr eines Schleudertraumas durch einen über die Kopfstütze hinweg gedehnten Hals deutlich reduziert.

Die vorn sitzenden Passagiere werden akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte

angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint die Anzeige erneut. Ab Werk ist der Ibiza zudem mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind so unter Umständen in einer Notsituation nicht schnell auffindbar.

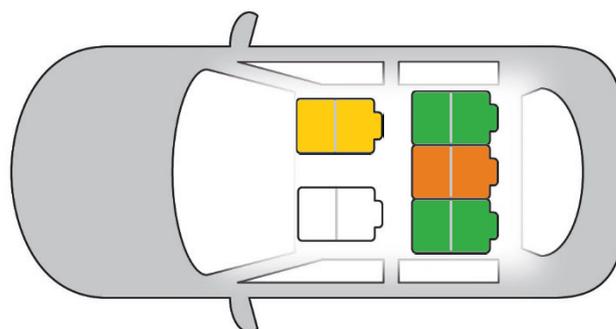
2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der neue Ibiza 77 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auch dank des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Nur Kindersitze mit Stützfuß können hinten in der Mitte nicht verwendet werden. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür neben den Gurten auch Isofix-Halterungen zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

⊖ Der Fondmittelplatz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht zur Kindersitzmontage geeignet - eine Isofix-Vorbereitung hat er auch nicht.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist durchschnittlich ausgeprägt. Beim Crashtest erreicht der Ibiza 76 Prozent der möglichen Punkte. Während der Stoßfänger und die Motorhaube weitgehend nachgiebig gestaltet sind, bergen die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Lobenswert: Der Ibiza ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 1,0-l-TSI mit 115 PS beträgt im Ibiza 5,9 Liter Super pro 100 Kilometer im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 163 g/km, die für 29 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,8 Liter und außerorts 5,3 Liter auf 100 Kilometer. Auf der Autobahn steigt der Verbrauch auf 6,9 Liter pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine sehr gute Vorstellung ab und erntet dafür die vollen 50 Punkte. In keinem der Messzyklen fällt der Schadstoffausstoß negativ auf, da er stets gering ist.

In Summe kommt der Ibiza so auf 79 Punkte, was vier von fünf Sternen im Ecotest entspricht.

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Ibiza FR mit dem 115 PS starken Dreizylinder kostet mindestens 20.375 Euro. Das ist zwar nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, doch zeigt sich dieser zumindest recht gut ausgestattet. Nebst Komfortfeatures wie Klimaanlage, Licht-/Regensensor, Ambientebeleuchtung gehören auch ein Notbremssystem sowie eine Geschwindigkeitsregelung zur Serienausstattung. Da im Testwagen einige Extras wie beispielsweise das LED-Licht, das schlüssellose Zugangssystem sowie die Verstelldämpfer verbaut waren, stieg der Kaufpreis des kleinen Spaniers auf rund 27.000 Euro. Ein ausgewiesenes Schnäppchen ist er somit definitiv nicht.

⊕ Absolut betrachtet fallen die monatlichen Gesamtkosten dennoch gering aus. Seat gewährt eine Fahrzeuggarantie von zwei Jahren und eine Lack- bzw. Rostgarantie von drei respektive zwölf Jahren. Der Ibiza besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren ist aber eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. und im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen wird alle 210.000 km

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

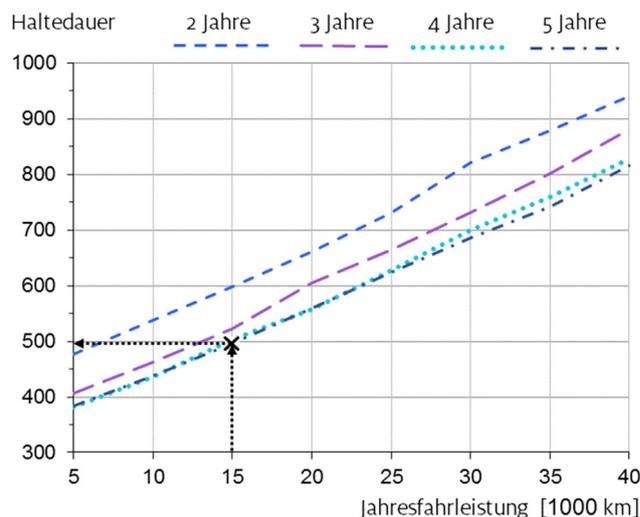
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 496 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



ersetzt. Die Kfz-Steuer ist mit 84 Euro niedrig und auch die Versicherungseinstufungen sind günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI	1.0 MPI Refe- rence	1.0 TSI Refe- rence	1.0 TSI Style	1.6 TDI Refe- rence	1.6 TDI Style	1.6 TDI Style	1.0 TGI Refe- rence
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	4/1598	4/1598	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	59 (80)	70 (95)	85 (115)	59 (80)	70 (95)	85 (115)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	95/3000	175/1500	200/2000	230/1400	250/1500	250/1500	160/1900
0-100 km/h [s]	15,2	14,7	10,9	9,3	13,3	11,3	10,0	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	169	182	195	169	182	195	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 S	5,0 S	4,6 S	4,8 S	3,8 D	3,8 D	4,1 D	3,3 kg G
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	112	112	105	108	100	100	111	92
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/17	15/16/17	16/17/18	15/18/18	17/17/17	17/18/18	17/18/18	15/16/17
Steuer pro Jahr [Euro]	90	92	70	82	210	216	220	42
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	398	448	451	473	473	484	490	420
Preis [Euro]	12.990	14.880	15.925	18.860	18.155	20.595	21.495	17.510

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	127 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/40 R17
Länge/Breite/Höhe	4.059/1.780/1.444 mm
Leergewicht/Zuladung	1.149/511 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355/1.165 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/12,2/20,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	215/40 R18 89W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT2
Wendekreis links/rechts	10,6/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,3/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	138 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	70,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.160/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/655/1.070 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	220 Euro
Monatliche Gesamtkosten	496 Euro		
Steuer pro Jahr	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/18		
Basispreis Ibiza 1.0 TSI FR	20.375 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.885 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.413 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (im Paket)	650 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/600 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/460 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	525 Euro°(v+h+Kamera)/270 Euro°(h)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	525 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (im Paket)	460 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/675 Euro°(Paket)/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	675 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/185 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	370 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/370 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, mit Verkabelung)	700 Euro
Metalllackierung	525 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	790 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,5
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	1,8
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	4,1	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	3,1
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	3,0		

Stand: März 2019
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand