



SEAT Ibiza 1.5 TSI FR DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(110 kW/150 PS)

Die verbliebene Speerspitze des Seat Ibiza tritt im ADAC Autotest an. Da es kein Cupra-Modell vom Ibiza mehr gibt, handelt es sich hierbei um einen Ibiza in sportlich angehauchter FR-Ausstattung mit 150 PS aus dem bekannten Konzern-Vierzylinder mit 1,5 Litern Hubraum. Gekoppelt ist der Motor stets an das DSG, also ein Siebengang-Automatikgetriebe mit Doppelkupplungstechnik. Mittlerweile geht die Spontanität des trockenen DSGs beim Anfahren völlig in Ordnung, ohnehin laufen die Gangwechsel während der Fahrt fast unmerklich ab. Der Motor hat auch für sportliche Fahrernaturen ausreichend Kraft und macht den Ibiza auf Landstraßen in Verbindung mit der präzisen Lenkung und dem agilen Fahrwerk zum Kurvenräuber. Mangels Vorderachssperre und durch den bei höheren Drehzahlen nicht animierend klingenden, sondern unsportlich und unangenehm dröhnenden Motor vermisst man aber doch manchmal eine konsequenter sportliche Abstimmung des Gesamtfahrzeugs.

So ist der Ibiza 1.5 TSI FR eher ein stets ausreichend starker, fahrsicherer Kleinwagen. Verarbeitet ist er tadellos, viele Fahrsicherheitssysteme sind verfügbar und der Verbrauch im ADAC Ecotest geht mit 6,3 Litern Super alle 100 Kilometer in Ordnung. Ein richtiges Schnäppchen ist der stärkste Ibiza, der nur in der Ausstattung FR erhältlich ist, nicht: Mindestens 25.525 Euro will Seat dafür sehen. Mit Navi, Sitzheizung und allen Fahrassistenten liegt der Testwagen schon bei fast 30.000 Euro. Dafür bekommt man aber auch einen der aktuell besten Kleinwagen, der vor nicht allzu langer Zeit noch als Kompakter durchgegangen wäre. **Konkurrenten:** u.a. Audi A1 Sportback, Ford Fiesta, KIA Rio, Mazda 2, Peugeot 208, Skoda Fabia, VW Polo.

- ⊕ 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 2,1

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Der Ibiza entschädigt für seine einfachen Materialien mit einer tadellosen Verarbeitung. Bleche und Kunststoffe werden akkurat verarbeitet. Im Innenraum findet man bis auf den oberen Teil des Armaturenbretts aber nur harte Kunststoffe. Im Alltag stören aber Details wie die fehlende zweite Dichtleiste an den Türen: Der Einstiegsbereich wird somit schnell dreckig. Der Unterboden ist auch am Motor und außer an der

3,1 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Ibiza dürfen 450 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 6,3 l/100 km lassen sich mit dem 40 l großen Tank Strecken von bis zu 635 km zurücklegen.

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

2,6 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. Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera lässt sich Seat beim Ibiza FR extra bezahlen.

⊕ Seit dem Facelift hat der Ibiza immer LEDs für Scheinwerfer und Tagfahrlicht verbaut, der Testwagen hat die



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

Abgasanlage großflächig verkleidet, was die Aerodynamik verbessert und Schmutz fernhält.

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

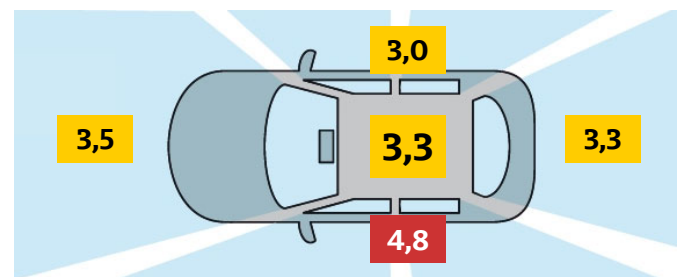
unbrauchbar erweisen kann. Beim FR kann gegen Aufpreis ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel erworben werden. Das für die anderen Ausstattungsvarianten erhältliche Reserverad mit Fahrbereifung ist nicht erhältlich.

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

optionalen höherwertigen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn in einer angenehmen Lichtfarbe und ziemlich homogen ausleuchten. Bei Autobahntempo (ab Tempo 110) wird der Lichtkegel des Abblendlichts beim optionalen Scheinwerfersystem automatisch leicht angehoben, um die

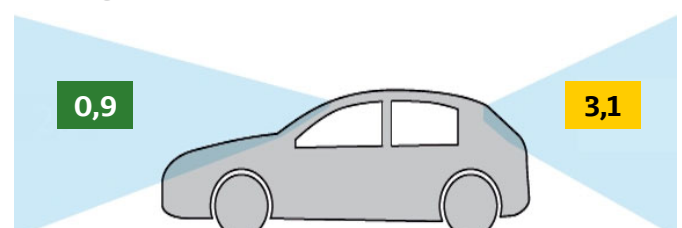
Rundumsicht

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.



Straße weiter auszuleuchten. Die Heckleuchten sind ab der Ausstattung Xcellence stets in LED-Technik ausgeführt. Die Nebelscheinwerfer und ein automatisch abblendender Innenspiegel sind ebenfalls ab Xcellence Serie.

Die Karosserie des Kleinwagens lässt sich gut abschätzen, auch wenn sich die Vorderkante dem Blick des Fahrers entzieht. Serienmäßig helfen Parksensoren hinten beim Rangieren. Gegen Aufpreis sind Sensoren vorn sowie eine Heckkamera erhältlich.

3,0 Ein-/Ausstieg

Neben der serienmäßigen Zentralverriegelung wird für den Ibiza ab der 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 weggespart wurde, sind die Haltegriffe über den Türen - diese waren beim bis 2017 erhältlichen 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. Das schlüssellose Zugangssystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz, da es mit einem einfachen Reichweitenverlängerer überlistet werden kann. Nähere Informationen unter www.adac.de/keyless.

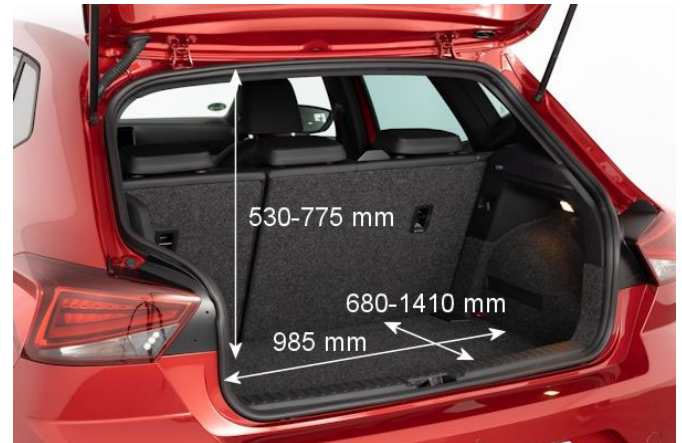
3,2 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 290 l, insofern sich der variable Kofferraumboden in unterer Position befindet. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 380 l oder sechs handelsübliche Getränkeboxen bis unter das Dach stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis unter das Dach 1.070 l hinein, belässt man es dabei in der Höhe bis zur Fensterunterkante, sind es 655 l. Lässt man den variablen Boden oben, so verringert sich das Volumen um etwa 60 l, die sich dann unter dem Boden verstauen lassen.

2,9 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.

⊖ Die Außenspiegel haben keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Ein Parklenkassistent ist zum Testzeitpunkt nicht mehr erhältlich. Die Abbiegeliichtfunktion der Nebelscheinwerfer entfiel mit dem Facelift. Schon vor dem Facelift gab es diese nur, wenn man keine LED-Scheinwerfer geordert hat - die jetzt aber Serie sind. Die Halogenbirnen in den Nebelleuchten würden mit ihrem gelblichen Licht wohl nicht zu den schicken LED-Leuchten passen.



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



Die Ladekante mit einer Höhe von fast 70 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

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. Das Kofferraumformat ist praktisch und durch die große Öffnung auch für sperrigeres Gepäck gut nutzbar. Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht zwar keine Stufe, aber der Boden

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen, dafür muss man die Entriegelungshebel oben an den Rücksitzlehnen ziehen. Durch den eher kurzen Kofferraum klappt das auch vom Kofferraum aus ohne Verrenkungen. Die äußeren Sicherheitsgurte sind an den Seitenverkleidungen geführt, was das Einklemm- und

steigt ab der Rücksitzlehne leicht an. Angenehmerweise kann die Hutablage unter dem variablen Ladeboden verstaut werden.

⊖ 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.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Der Innenraum des es Ibiza ist komplett überarbeitet worden, aber weiterhin übersichtlich und klar gestaltet. Zentrale Schnittstelle zwischen Mensch und Auto ist im Testwagen der gegen Aufpreis von 8,25 auf 9,2 Zoll gewachsene Touchscreen des Seat Media Systems. Leider verfügt es nicht über einen Drehregler für die Lautstärke oder um durch die Menüs zu scrollen oder in der Navigationskarte zu zoomen. Die verbliebenen Knöpfe und Schalter sind aber gut erreichbar und logisch angeordnet. Das Klimabedienteil ist ebenfalls übersichtlich gestaltet und vertraut zum Glück (noch) aufechte Tasten, die eindeutig beschriftet und beleuchtet sind. 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 Getriebewählhebel und die Pedale sind ebenfalls einwandfrei angeordnet, der Platz um das Gaspedal dürfte aber etwas größer ausfallen. Die serienmäßigen analogen Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Gegen Aufpreis werden die analogen Anzeigen durch ein breites digitales Display mit verschiedenen, auswählbaren Ansichten ersetzt; die Skalierung des analog angezeigten Tachos ist bis 60 km/h gut, darüber etwas grob (40 km/h-Sprünge). Die zusätzlich digital angezeigte Geschwindigkeit ist daher im Alltag hilfreich. Licht-

und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Der optionale Abstandstempomat des Testwagens wird nun über Lenkradtasten bedient.

⊖ Ein Nachteil des Multimedia-Bildschirms: Die Hochglanz-Oberfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Eine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument fehlt wie bei vielen 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.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Als Ibiza FR bringt der kleine Seat serienmäßig einen 8,25 Zoll und optional einen 9,2 Zoll großen Farb-Touchscreen mit, über

den man neben den Fahrzeugeinstellungen auch ein Audiosystem mit analogem sowie digitalem Radioempfang und

sechs Lautsprechern bedient. Optional kommen über das Beats-Soundsystem noch ein Subwoofer sowie ein Verstärker hinzu. Dieses ist Stand Januar 2022 aufgrund der problematischen Lage der weltweiten Logistik vorübergehend aber nicht bestellbar. Die Musik kann dabei über den USB-Anschluss oder per Bluetooth an die Membrane geschickt werden. Gegen Aufpreis ist das Infotain-Paket samt Navigationssystem, Apple CarPlay (wireless) und Android Auto sowie MirrorLink

erhältlich. Zu dessen Umfang gehört auch eine induktive Ladeschale.

⊕ Über das serienmäßige Seat Connect-System kann man per Smartphone Fahrzeugdaten abrufen.

⊖ SD-Kartenslot, CD-Player und Klinkenstecker sind beim Facelift des Ibiza über Bord geworfen worden, wenn auch im Handschuhfach noch der entsprechende Schacht vorhanden ist.

2,2 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 und des dunklen Dachhimmels 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 fast 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.



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

3,8 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. Zudem sind Ablagen unter den Vordersitzen vorhanden. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, diese sind aber nicht besonders alltagstauglich geformt, weil zu flach. Im Fond findet man abgesehen von

kleinen Türfächern und den Lehnentaschen keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist beim Testwagen aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

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 Einzelhindernisse oder auch Querfugen stärker zu den Insassen durch und neigt bei entsprechender Anregung eher 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.

3,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 70,9 dB(A), das ist ein hoher Wert. Bei Tempo 130 und darüber dominieren Windgeräusche, bei niedrigen

⊖ Störend ist allerdings, dass die vorderen Sicherheitsgurte und die Mittelarmlehne nicht in der Höhe einstellbar sind. Einstellbare Lordosenstützen werden für den Ibiza nicht angeboten.

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

2,9 Klimatisierung

In der Basis 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

Geschwindigkeiten sind es eher der Motor und Abrollgeräusche, beides stört im Normalbetrieb aber nicht.

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

⊖ Die Luftdüsen im Armaturenbrett erlauben keine richtungsunabhängige Einstellung der Luftstrom-Intensität.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

Der 1,5-l-Vierzylinder leistet dank Turboaufladung 150 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm, das über einen weiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 3.500 1/min anliegt. Für einen Kleinwagen mit 1,2 Tonnen Gewicht sind diese Leistungswerte mehr als ausreichend, es geht mit ordentlichem Biss voran. Man kann entsprechend der FR-Ausstattung richtig flott

unterwegs sein und dank des fülligen Drehmoments auch aus niedrigen Drehzahlen heraus zügig beschleunigen.

Unter Vollast geht es in 4,3 s von 60 auf 100 km/h, von 80 auf 120 km/h braucht unser Testwagen 5,5 s. Der Hersteller verspricht 8,1 s von Null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 216 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,5-l-Vierzylinder läuft im Ibiza nicht so geschmeidig wie etwa im Golf, aber nicht übermäßig rau. Die serienmäßige, nicht deaktivierbare Zylinderabschaltung kommt recht oft zum Einsatz. Nur sehr aufmerksame Insassen können das jeweilige Umschalten spüren und ein geringfügig verändertes Motorengeräusch im 2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Der Motor verursacht in höheren Drehzahlbereichen ein merk-

liches Dröhnen, das lastunabhängig auftritt – insgesamt kann man damit im Alltag aber noch gut leben. Wirklich sportlich wirkt die Akustik so aber leider nicht, wenn man die verfügbare Leistung abrufen will. Der 1.5 TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann gleichmäßig und nachdrücklich durch.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist mit trocken laufenden Kupplungen ausgerüstet, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, besitzt dafür aber einen

höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ebenso

ohne Herausforderungen – früher oftmals noch eine Schwäche besonders von „trockenen“ Doppelkupplungsgetrieben. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut.

Bedient wird das Getriebe über einen üblichen, mechanischen Wählhebel auf der Mittelkonsole, mit dem von P zu R, N und D

schaltet. Die Auswahl der Vorwärtsgänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad erfolgen. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit angemessenen 2.500 1/min. Eine Berganfahrhilfe ist Serie.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Ibiza FR liegt auf hohem 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 griffigen 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 beherrscht und lenkbar.

Der Ibiza lässt sich aber auch mit kleinen Lenkwinkeln sauber positionieren und erlaubt dann auch sehr hohe Durchfahrgeschwindigkeiten. 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 Lenkkräftunterstützung 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. Durch die 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 etwas über 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt nur durchschnittlich 34,3 Meter. Verdanken

kann der Ibiza den kurzen Bremsweg vor allem den großen 18-Zoll Rädern mit griffiger Bereifung.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ibiza bietet schon ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt der Seat neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie ESP und einer Reifendruckverlust-Warnung mit dem Front Assist vom Band. Das Notbremsssystem warnt den Fahrer akustisch und haptisch mit einem Bremsruck. Das System leitet sowohl bei stehenden Fahrzeugen (City-Notbremsssystem) 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 sowie ein Tempomat, ein aktiver Spurhalteassistent und eine Müdigkeitserkennung sind ab der Ausstattung Style serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 210 km/h) verlangt Seat Aufpreis. Auch die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung kostet Aufpreis. Der optionale Travel Assist kombiniert den Spurführungsassistenten mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung und macht seine Sache gut, gerade im Stau entlastet das System den Fahrer.

Der Ibiza bietet gegen Aufpreis einen Totwinkelassistenten (Side Assist) samt der Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt. Der Side Assist ist Stand Januar 2022 aufgrund der problematischen Lage der weltweiten Logistik vorübergehend aber nicht bestellbar.

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. Ein variables Sicherungsnetz, das den Passagier- vom Laderaum trennt, ist für den Ibiza nicht erhältlich, die herausgezogenen Fondkopfstützen können aber eine gewisse Schutzwirkung übernehmen. Im Zubehör findet

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|-------------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremsssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbrems-system | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem | Serie |
|  | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren | vorübergehend nicht verfügbar |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Option |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | vorübergehend nicht verfügbar |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (indirekt) |

man zum Beispiel für Hundebesitzer ein metallenes Trenngitter, um den Kofferraum abzutrennen.

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

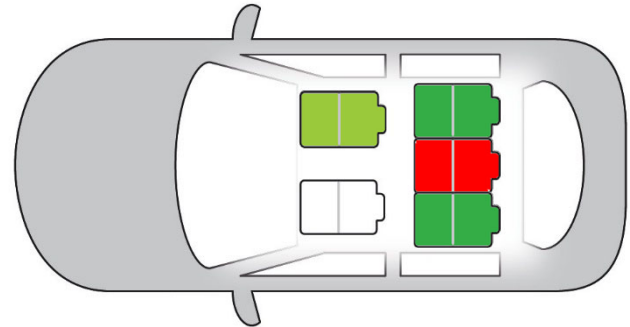
2,3 Kindersicherheit

⊕ 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 Fondmittelpfad 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)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,7 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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ibiza mit 1,5-l-*TSI* beträgt im ADAC Ecotest 6,3 l Super pro 100 km. Damit hängt eine CO₂-Bilanz von 172 g/km zusammen, die für 26 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Bei der Messung konsumiert der Vierzylinder innerorts 6,4 l und außerorts 5,4 l auf 100 km. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 7,5 l.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine gelungene Vorstellung ab und erntet dafür 49 von 50 Punkten. Die Schadstoffanteile im Abgas liegen allesamt auf niedrigem Niveau - hier zeigt der Partikelfilter seine Wirkung. Insgesamt liegt der Ibiza so bei 75 Punkten und vier von fünf Sternen im Ecotest. Auch bei Tests im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät bleibt der Seat sauber.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,4 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 5,4 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,5 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,3 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

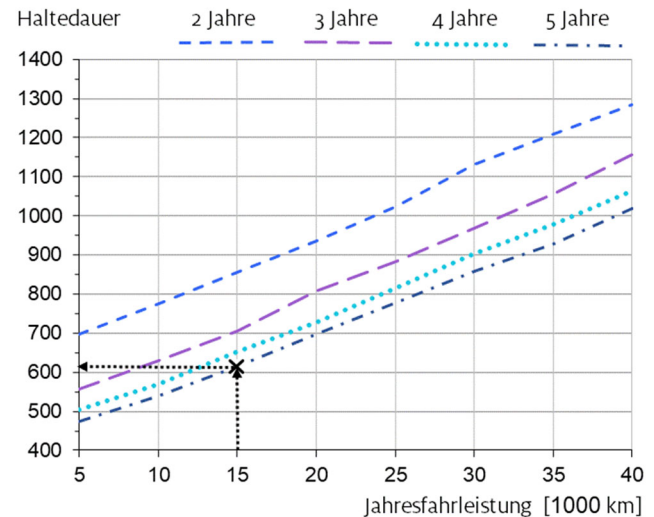
Der Ibiza FR mit dem 150 PS starken Benziner kostet mindestens 25.525 Euro. Das ist zwar nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, doch zeigt sich dieser zumindest recht gut ausgestattet und kräftig motorisiert. Nebst Komfortfeatures wie Zweizonen-Klimaautomatik, Licht-/Regensensor oder Ambientebeleuchtung gehören auch ein Notbremssystem sowie eine Geschwindigkeitsregelung zur Serienausstattung. Da im Testwagen einige Extras wie beispielsweise das höherwertige LED-Licht, das schlüssellose Zugangssystem sowie die Verstelldämpfer verbaut waren, stieg der Kaufpreis des kleinen Spaniers auf knapp über 30.000 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 fahrabhangige 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

ersetzt. Die Kfz-Steuer ist mit 121 Euro nicht zu hoch und auch die Versicherungseinstufungen sind okay: KH 13, TK 22, VK 18.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltdauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 614 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltdauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.0 MPI Reference | 1.0 TSI Reference | 1.0 TSI Style | 1.5 TSI FR DSG | 1.0 TGI Reference |
|---|----------------------|----------------------|------------------|-------------------|----------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/999 | 3/999 | 3/999 | 4/1498 | 3/999 |
| Leistung [kW (PS)] | 59 (80) | 70 (95) | 81 (110) | 110 (150) | 66 (90) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 95/3750 | 175/2000 | 200/2000 | 250/1500 | 160/1800 |
| 0-100 km/h [s] | 15,3 | 10,9 | 10,3 | 8,1 | 12,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 170 | 186 | 195 | 216 | 181 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 4,7/5,3 S | 4,8/5,2 S | 4,9/5,1 S | 5,0/6,1 S | 3,5/4,1 kg G |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 107/120 | 110/118 | 112/116 | 114/138 | 95/100 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/16/18 | 13/16/20 | 13/16/20 | 13/18/22 | 13/16/18 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 71 | 66 | 62 | 121 | 30 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 475 | 486 | 514 | 614 | 452 |
| Preis [Euro] | 15.990 | 17.350 | 20.165 | 25.525 | 18.990 |

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

| | |
|--|--------------------------------|
| 4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, Otto-Partikelfilter | |
| Hubraum | 1.498 ccm |
| Leistung | 110 kW/150 PS bei 5.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 250 Nm bei 1.500 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 216 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,1 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 6,1 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 114 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 215/45 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.059/1.780/1.447 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.238/482 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 355/1.165 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 590/1.200 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 (in Fahrstufe D) | 4,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.500 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 215/40 R18 89Y |
| Reifenmarke Testwagen | Bridgestone Turanza T005 |
| Wendekreis links/rechts | 10,6/10,8 m |
| Ecotest-Verbrauch | 6,3 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,4/5,4/7,5 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 149 g/km (WTW* 172 g/km) |
| Reichweite | 635 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 70,9 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.945 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.215/450 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 290/655/1.070 l |

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

| Betriebskosten | 152 Euro | Werkstattkosten | 58 Euro |
|--|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten | 92 Euro | Wertverlust | 312 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 614 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 121 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 13/18/22 | | |
| Basispreis Ibiza 1.5 TSI FR DSG (7-Gang) | 25.525 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 09.06.2021 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 30.150 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 11.665 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ 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 | - |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | 260 Euro° (Paket) |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/260 Euro° (Paket) |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 565 Euro° (Paket)/280 Euro° |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 565 Euro° (Paket)/- |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | 280 Euro° (Paket) |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | vorübergehend nicht verfügbar |

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 975 Euro° |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | 425 Euro° (Paket)/- |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | 583 Euro |
| Metalllackierung | ab 540 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 880 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Januar 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.