



SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI Style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

Wie auch der VW Polo basiert der Ibiza auf der zweiten Generation des modularen Querbaukastens im VW-Konzern - der Ibiza war sogar als erstes Auto überhaupt damit unterwegs. Die beiden Autos von VW und Seat ähneln sich technisch dementsprechend sehr, dem sportlicher designten Ibiza bleibt aber beispielsweise der Totwinkelassistent vorenthalten: Den bietet nur der Polo. Dennoch überzeugt aber auch der Spanier in Sachen Sicherheit, denn der automatische Notbremsassistent, der auch Fußgänger erkennt, ist in allen Ibiza verbaut.

Testmotorisierung ist der Dreizylinder-Turbobenziner mit einem Liter Hubraum und 95 PS. Dieser knurrt sich nach einer Verschnaufpause in den ganz niedrigen Drehzahlbereichen munter durch das Drehzahlband und schüttelt sich dabei zwar merklich, aber nie störend.

Der Testverbrauch liegt bei recht niedrigen 5,7 Litern Super auf 100 Kilometer, zudem sind die Emissionen ziemlich gering.

Das Fahrwerk ist tendenziell straff, aber völlig alltagstauglich. Lenkung und Fünfgang-Getriebe sind ebenfalls gelungen, zudem bietet der Ibiza den Passagieren ein gutes Platzangebot: Heutzutage ist ein Kleinwagen eben auch schon gut vier Meter lang. Insgesamt ist der Ibiza eine ebenbürtige Polo-Alternative, die aber auch nicht wirklich günstiger ist als der VW. Der Testwagen kostet fast 24.000 Euro. Zudem übernimmt er die größte Schwäche des Polo, die beim Ausweichtest deutlich zu spät greifende ESP-Regelung. Deshalb kann am Ende der persönliche Geschmack entscheiden, falls man vor der Wahl steht, welchen der beiden neuen Kleinwagen des VW-Konzerns man kaufen möchte. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Opel Corsa, Skoda Fabia, VW Polo.

- ⊕ ordentliches Platzangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, niedrige Emissionswerte
- ⊖ anspruchsvolles Verhalten im ADAC Ausweichtest, einfache Materialien im Innenraum, keine Haltegriffe am Dachhimmel

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,1**

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Der Ibiza entschädigt für seine einfachen Materialien mit einer tadellosen Verarbeitung. Im Innenraum findet man nur harte Kunststoffe und der Kofferraumboden des nicht mit dem variablen Gepäckraumboden ausgestatteten Testwagens ist ein dünnes Stück Stoff. Bleche und Kunststoffe wurden aber akkurat verarbeitet. Dennoch stören im Alltag

Details wie die fehlende zweite Dichtleiste an den Türen: Der Einstiegsbereich wird schnell dreckig.

- ⊕ Der Unterboden ist vorn und im seitlichen Bereich zugunsten der Aerodynamik verkleidet.
- ⊖ Die Motorhaube wird nur mittels einfachem Haltestab offen gehalten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Ibiza dürfen 445 Kilogramm zugeladen werden, 75 davon auf dem Dach und 50 auf der Anhängerkupplung. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs lassen sich mit dem 40 l großen Tank Strecken von bis zu 700 Kilometer zurücklegen.

Im Falle einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Schäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis sind

wahlweise entweder ein Reserverad in Fahrbereifung oder ein Notrad erhältlich - nur dann findet man auch einen Wagenheber und Radmutterenschlüssel im Fahrzeug.

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

2,9 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.

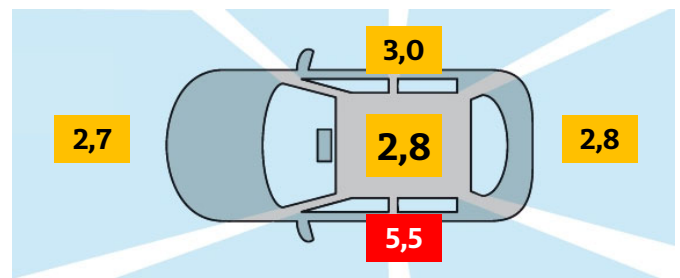
Die ADAC Rundumsichtmessung belegt, dass der Blick nach schräg hinten durch die massiven Dachpfosten stark eingeschränkt wird. Zudem wirken sich die nicht vollständig versenkbaren Fond-Kopfstützen negativ aus.

- ⊕ Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn zwar in einer angenehmen Lichtfarbe, aber etwas inhomogen ausleuchten. Bei Autobahntempo wird der Lichtkegel des Abblendlichts automatisch leicht angehoben, um die Straße weiter

auszuleuchten. Die Nebelscheinwerfer werden gegen Aufpreis als Abbiegelicht zugeschaltet, diese Option 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.

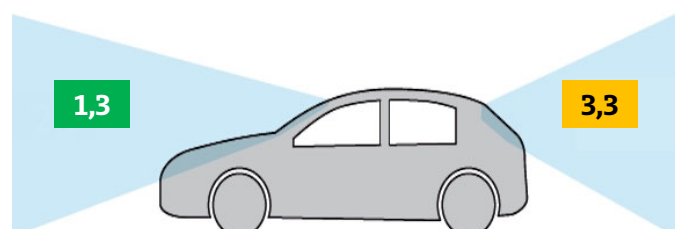
Rundumsicht

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.



Die breiten Dachstützen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Die Karosserie des Kleinwagens lässt sich gut abschätzen, auch wenn sich die Vorderkante dem Blick des Fahrers entzieht. Auf Wunsch helfen Parksensoren vorn wie hinten sowie eine Heckkamera beim Rangieren.

2,8 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 Absperrern 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

⊖ Beim Style sind die Außenspiegel nur gegen Aufpreis beheizbar - die Außenspiegel haben keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

Stück höher positioniert sein, um das Ein-/Aussteigen ein wenig bequemer zu gestalten.

⊖ Was beim neuen Ibiza gänzlich weggespart 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. 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 lediglich 290 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, lassen sich 380 Liter oder sechs handelsübliche Getränkekisten bis unter das Dach stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis unter das Dach 1.070 Liter hinein.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

Das Kofferraumformat ist grundsätzlich praktisch, zum Einladen muss das Gepäck aber über die rund 71 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen wird es ebenfalls mühsam: Der Kofferraumboden liegt 22 Zentimeter unter der Ladekante.

⊖ Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum im Dunkeln



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

schwach beleuchtet. Das Heckklappenschloss steht weit ab, sodass sich große Personen daran den Kopf stoßen können.

Nach dem Umklappen der Lehnen entsteht eine deutliche Stufe.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Die äußeren Sicherheitsgurte sind an den Seitenverkleidungen geführt, was das Einklemm- und Beschädigungsrisiko beim Zurückklappen der Lehne reduziert. Zusätzlich lassen sich die

Gurt in praktischen Klemmen fixieren.

⊖ Im Kofferraum gibt es keinerlei Staufächer für kleinere Gegenstände. Immerhin findet sich je ein Taschenhaken links und rechts in der Seitenverkleidung.

2,5 INNENRAUM

2,2 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". 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. Der optionale Abstandstempomat wird über einen separaten Lenkstockhebel bedient.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Als Ibiza Style bringt der kleine Spanier einen fünf Zoll großen Farb-Touchscreen mit, über den man neben den Fahrzeugeinstellungen auch ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern bedient. 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 Media-System Plus erhältlich, das ein größeres Touchdisplay besitzt und zu dessen Umfang zusätzlich ein CD-Laufwerk und ein weiterer USB-

1,8 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

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

⊖ 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 einfachen, harten und kratzempfindlichen Materialien im Innenraum sind für einen Kleinwagen tadellos verarbeitet. Die Bedienung ist weitgehend funktional und stellt den Nutzer vor keine Probleme.

Anschluss gehört. Optional gibt es auch DAB+. Erweitert werden kann der Ibiza zudem um ein Navigationssystem, Apple CarPlay und Android Auto sowie Mirror-Link. Eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones ist optional erhältlich - liegt das Smartphone darin, wird es zudem an die Außenantenne des Autos gekoppelt und hat so einen besseren Empfang.

Reicht einem das serienmäßige Lautsprechersystem nicht aus, kann man ein Soundsystem von Beats Audio hinzubestellen.

Kopffreiheit fällt noch ein Stück großzügiger aus. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

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. 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.

3,1 KOMFORT

2,9 Federung

Der Ibiza hat außer dem Serienfahrwerk keines zur Wahl, ein Sportfahrwerk hat nur der Ibiza FR verbaut. Die einfache Konstruktion insbesondere der hinteren Achse mit ihrer Verbundlenkerbauweise stößt bei größeren Stößen zwar an ihre Grenzen, ansonsten aber zeigt sich der

Ibiza angenehm erwachsen. Die gelungene Feder-/Dämpferabstimmung sorgt dafür, dass Bodenwellen gut geschluckt werden. Der Fahrkomfort ist auch und gerade bei höheren Geschwindigkeiten gut, da er sich das bei vielen Kleinwagen typische Stuckern weitgehend verkneift.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist stets höhenverstellbar, rechts vorn muss für diese Funktion je nach Ausstattung Aufpreis gezahlt werden. Beim Style ist das so. Die Sitze vorn sind bis auf etwas wenig Unterstützung der Schultern gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die nicht erhältliche Verstellung der Lordosenstütze fällt den meisten Fahrerstaturen nicht negativ auf.

Die äußeren Fondsitze bieten ebenfalls eine angenehme

Kontur, vor allem bei großen Passagieren liegen die Oberschenkel aber leider nicht ganz auf.

⊖ Die Armablage in der Tür ist nicht in der gleichen Höhe wie die Mittelarmlehne angebracht, was auf längeren Fahrten stören kann. Leider lässt sich die Mittelarmlehne beim Ibiza nicht in der Höhe und damit auf die gleiche Position einstellen. Der höckerartige Fondmittelsitz ist für lange Fahrten ungeeignet.

3,1 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit liegt der gemessene Geräuschpegel bei 68,9 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 unter 2.000 1/min kann von den Insassen als störend wahrgenommen werden.

3,3 Klimatisierung

Ab Werk ist der Ibiza lediglich mit einem Heiz- und Lüftungssystem ausgestattet. Ab der getesteten Ausstattungslinie Style ist serienmäßig eine Klimaanlage und gegen Aufpreis eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Darüber hinaus kann für die vorderen Personen eine Sitzhei-

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

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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Die Basis-Otto-Motorisierungen sind nicht aufgeladen, im Testwagen war allerdings ein Turbomotor mit einer Leistung von 95 PS und einem Drehmoment von 175 Nm (1.500-3.500 1/min) verbaut. Damit soll die Höchstgeschwindigkeit bei 182 km/h liegen und der Sprint von 0 auf Tempo 100 nach 10,9 s abgeschlossen sein.

Grundsätzlich zeigt sich der Seat mit dem Motor passend

motorisiert: Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist nach 6,6 s abgeschlossen, und auch die Elastizitätswerte in den zwei größten Gängen stellen zufrieden.

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.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum, insgesamt aber stören diese nicht übermäßig. Höhere Lasten bei niedrigen Drehzahlen quittiert der Ibiza mit deutlichem Brummen. Im weiteren Drehzahlverlauf verkneift er sich das zwar weitgehend, der kernige

Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent.

Beim Tritt aufs Gaspedal muss man dem Motor mitunter etwas Zeit geben, ehe der Turbo genügend Ladedruck aufgebaut hat und es vorwärts geht.

2,7 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die fünf Vorwärtsgänge sind zwar etwas knochig, aber treffsicher schaltbar. Die Kupplung ist allerdings nicht besonders feinfühlig dosierbar - in Kombination mit der Anfahrtschwäche gestaltet sich das Anfahren daher nicht stets einwandfrei. Immerhin hilft beim Losfahren an Steigungen die serienmäßige

Berganfahrhilfe. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig.

Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit durchschnittlichen 3.000 1/min.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

⊕ Nach einem Lenkimpuls kehrt das Lenkrad rasch in die Nulllage zurück und das Fahrzeug stabilisiert sich zügig. Zudem zeigt sich der Ibiza von Spurrinnen unbeeindruckt und folgt diesen kaum. Auch wankt der Seat in Kurven recht wenig.

⊖ Im ADAC Ausweichtest zeigt der neue Ibiza - wie auch sein technischer Bruder VW Polo - kein souveränes Fahrverhalten. Das Heck drängt bereits beim ersten Anlenken stark nach außen und der Kleinwagen hat beim

Gegenlenken deutlichen Schwimmwinkel - das ESP verhindert zwar ein Schleudern, das Fahrverhalten ist aber dennoch anspruchsvoll, vor allem für ungeübte Fahrer. Das ESP sollte insgesamt etwas früher und beherzter eingreifen, damit das Übersteuern erst gar nicht so stark wird.

Darüber hinaus drängt das Heck auch gern bei einem Lastwechsel in Kurven. Doch das ESP greift spät, aber noch rechtzeitig ein und verhindert Schlimmeres.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des neuen Ibiza überzeugt. Besonders positiv fällt unter anderem die geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung 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. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen lediglich knapp über 2,5 Lenkradumdrehungen.

3,3 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt allerdings durchschnittlich 37,3 Meter, was selbst für einen Kleinwagen kein guter Wert ist.

2,3 SICHERHEIT

2,3 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 serienmäßig verbaut, für einen Tempomaten oder die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 210 km/h) verlangt Seat Aufpreis. Eine Müdigkeitserkennung ist beim Ibiza Style optional.

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 kann der Ibiza 95 Prozent im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen (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. Vorn werden die Insassen 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	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

automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der neue Ibiza 77 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auch dank des abschaltbarem 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 platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

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

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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen 1,0-l-*TSI* beträgt im Ibiza 5,7 Liter Super pro 100 Kilometer im ADAC EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 156 g/km, die für 31 von 60 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,3 Liter und außerorts 5,1 Liter auf 100 Kilometer. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 7,1 Liter.

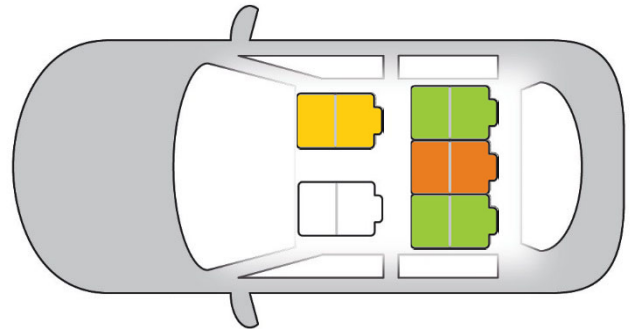
2,2 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine gute Vorstellung ab und erntet dafür 38 von 50 möglichen Punkten. Grundsätzlich liegen die Schadstoffanteile im Abgas auf niedrigem Niveau, nur der Partikel- und der erhöhte CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen etwas auf.

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

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)

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,1 AUTOKOSTEN

1,1 Monatliche Gesamtkosten

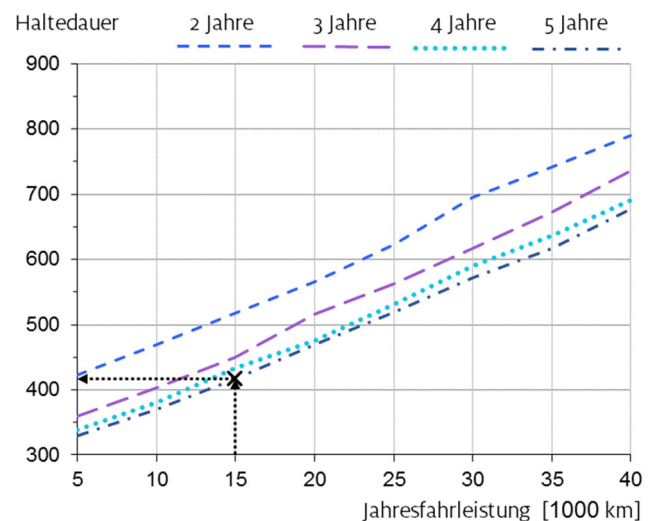
Der Ibiza Style mit dem 95 PS starken Dreizylinder kostet mindestens 17.190 Euro. Wenn man auf einige beim Style serienmäßige Details wie die geteilt klappbare Rückbank, einige Ablagefächer sowie die Klimaanlage verzichten kann, gibt es den Motor auch in der niedrigeren Ausstattungslinie Reference für mindestens 15.240 Euro. Beim Testwagen wird der Kaufpreis durch einige Extras wie beispielsweise das LED-Licht, eine Klimaautomatik oder ein Navigationssystem schnell nach oben getrieben. Für den Testwagen verlangt Seat inklusive Sonderausstattung 23.810 Euro - das ist für einen Kleinwagen viel Geld.

⊕ 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 240.000 km ersetzt. Die Kfz-

Steuer ist mit 42 Euro sehr niedrig und auch die Versicherungseinstufungen sind günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 416 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI	1.0 MPI	1.0 EcoTSI	1.5 TSI Evo	1.6 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI	1.0 TGI
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	4/1498	4/1598	4/1598	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	55 (75)	85 (115)	110 (150)	59 (80)	70 (95)	85 (115)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	95/3000	200/2000	250/1500	230/1400	250/1500	250/1500	160/1900
0-100 km/h [s]	15,2	14,7	9,3	7,9	13,3	11,3	10,0	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	167	195	215	172	182	195	181
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9 S	4,9 S	4,7 S	4,9 S	3,8 D	3,8 D	3,9 D	3,3 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	112	112	108	112	99	99	102	88
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/17	16/16/17	16/17/18	16/19/22	17/17/17	17/18/18	17/18/18	16/16/17
Steuer pro Jahr [Euro]	54	54	46	64	160	160	166	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	366	405	427	479	426	434	447	393
Preis [Euro]	12.490	14.240	18.090	21.090	17.635	19.990	20.890	17.270

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß	106 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2013 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.059/1.780/1.444 mm
Leergewicht/Zuladung	1.122/518 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355/1165 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	560/1000 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.Gang)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,0/15,9/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Falken ZIEX ZE 914 A Ecorun
Wendekreis links/rechts	10,6/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/5,1/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	132 g/km (WTW* 156 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1115/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/655/1.070 l

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

Betriebskosten	103 Euro	Werkstattkosten	48 Euro
Fixkosten	85 Euro	Wertverlust	180 Euro
Monatliche Gesamtkosten	416 Euro		
Steuer pro Jahr	42 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/18		
Basispreis Ibiza 1.0 EcoTSI Style	17.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.810 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	14.956 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.

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	-/595 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	200 Euro
Regen-/Lichtsensor (Licht-und-Sicht-Paket)	335 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	190 Euro/Serie/400 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	525 Euro°(v+h+Kamera)/260 Euro°(h)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (Paket)	525 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	300 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/415 Euro°(Paket)/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	815 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/320 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Licht-und-Sicht-Paket)	335 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten (Winter-Paket)	360 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Winter-Paket)	360 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, mit Verkabelung)	850 Euro
Metalliclackierung	525 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	790 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,1

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

Stand: März 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.