



Ein **rassiger** Auftritt

Der neue Seat Ibiza verführt mit viel optischer Dynamik und einem attraktiven Preis. Test der Version 1.4 16V Stylence.

›Spanier: feurig, heissblütig. Nein, leider hatte der für diesen Test zur Verfügung stehende Seat Ibiza nur wenig Temperament. Dafür sorgte der brave wie bewährte 1.4-Liter-Benziner aus dem Motorenregal der Seat-Konzernmutter Volkswagen. Doch fertig gelästert. Auch wenn dieser Seat nicht vor «Auto Emoción» strotzt, ist er ein gutes Produkt der «deutsch-spanischen Freundschaft». Und weil die neue Ibiza-Generation auf der Plattform des künftigen VW Polo basiert, sind namentlich die Fahreigenschaften des Seat auf Topniveau.

Der aktuelle Ibiza ist durchaus ein Verführer. Sein Blechkleid wirkt sportlich und verströmt viel Selbstbewusstsein. Der grimmige Blick mit schmalen Scheinwerfern und eine Unzahl gekonnt platzierter Knicke und Falten verleihen der Optik viel Dynamik. Nur das neu gestaltete Heck fällt da etwas ab und wirkt speziell wegen der sehr breiten C-Säule etwas schwerfällig. Apropos C-Säule: Mit ihrer Wucht macht sie den Seat unübersichtlich und für den Blick schräg nach hinten wäre ein grösseres drittes Seitenfenster keine schlechte Sache.

Sport als Hauptthema | Ein derart rassischer Auftritt weckt namentlich bei sportlich orientierten Fahrern Erwartungen an

die Restkomponenten. Gut, dass der Ibiza-Innenraum mit der Dynamik des Gesamtauftritts ideal harmoniert. Als entsprechende Referenz sei nur das Cockpit erwähnt: die in tiefen Röhren platzierten Drehzahlmesser und Tacho erinnern stark an die Designsprache von Alfa Romeo – die Marke mit dem «Cuore sportivo». Leider ist die Ablesbarkeit der Runduhren nicht optimal.

Zwar gibt es im Ibiza der Autoklasse entsprechend viel Kunststoff und diverse gar harte Flächen, doch insgesamt gehen die Materialien und deren Verarbeitung in Ordnung. Die etwas dünn gepolsterten Frontsitze könnten bei ihrer sportlichen Ausgestaltung noch mehr Seitenhalt bieten. Vermisst wird zudem eine Höhenverstellung der Gurten. Für die Frontinsassen ist dafür das Platzangebot für einen Kleinwagen fast üppig. Nützt man dies auch aus, wirds aber im Fond sehr eng. Werden die Frontsitze zurückgeschoben, ist die Beinfreiheit auf der Rückbank praktisch null. Die geteilt klappbare Rückbank weist zudem zwei Schwächen auf: Zum einen sind die Fondkopfstützen zu wenig hoch ausziehbar, und zum anderen verbleibt nach Abklappen der Rückenlehne eine störende Stufe im Ladeboden. Schade ist auch die sehr hohe Ladekante, denn immerhin ist die Ladekapazität für dieses Segment beachtlich.

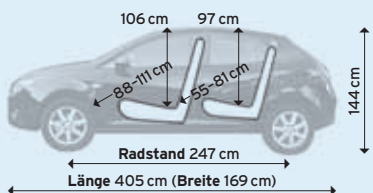
Komfort inklusive | Ein Highlight des neuen Seat Ibiza ist die grosszügige serienmässige Komfortausstattung. So hatte die getestete Stylence-Version etwa Sitzhöhenverstellung für Fahrer und Beifahrer, Tempomat oder eine MP3-taugliche Radio/CD-Einheit mit Lenkradbedientasten. Erwähnenswert sind ferner auch die mitlenkenden Nebelscheinwerfer als Abbiegelicht. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt.

Obschon die wuchtige C-Säule das Heck des Ibiza etwas schwerfällig macht, ist die Optik insgesamt gelungen. Das Interieur wirkt schnörkellos und die Bedienbarkeit ist gut. Beim Laderaum stören die Stufe nach Abklappen der teilbaren Lehne sowie die unpraktisch hohe Ladekante. Dafür erstaunt das gesamte Fassungsvermögen.

Bilder: Martin/Michael Mäder

Bühne frei für den Ibiza: Mit seinem mutigen Design vermag der Kleinwagen insbesondere Frauen anzusprechen. In diversen Disziplinen ist dieser Seat ein Grosser.

Zahlen



Innenbreite: vorne 140 cm, hinten 141 cm **Kofferraum:** 292-847 Liter **Reifen:** 185/60 R 15, min. 175/70 R 14

Preise und Modelle

Testfahrzeug: Seat Ibiza 1.4 16V Stylence, Limousine, 5 Türen, 5 Pl.: Fr. 21300.- (wie getestet: Fr. 22 530.-) **Varianten:** 1.2 12V (70 PS) Reference Fr. 17 500.- bis 1.9 TDI PD DPF (105 PS) Sport Fr. 25 450.-

Technische Spezifikationen

Motor: 4 Zylinder, 1390 cm³, 63 kW/85 PS bei 5000/min, 132 Nm bei 3800/min; Frontantrieb, 5-Gang-Getriebe

Gewichte (inkl. Fahrer von 75 kg): 1175 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1526 kg, Anhängelast 1000 kg

Sicherheit Airbags: 6 Serie; ESP: Option

Optionen Bluetooth/USB (Fr. 590.-), Metallic-Lack (Fr. 560.-), Navi-Vorbereitung (Fr. 80.-)

Garantien 2 Jahre Werk, 12 Jahre Rostschutz (Auflagen), Mobilität unlimitiert (Auflagen)

Importeur AMAG, 5116 Schinznach-Bad, www.seat.ch

TCS-Exklusiv

Fahrdynamik

Beschleunigung: 0-100 km/h in 12,4 s.; **Elastizität:** von 60 auf 100 km/h in 11,9 s., von 80 auf 120 km/h in 12,8 s. **Wendekreis:** 10,55 m; **Bremsweg:** 100-0 km/h in 37,6 m **★★★★ Innengeräusch:** 60 km/h: 61 dB, 120 km/h: 71 dB **★★★★☆**

Kosten

Service-Intervalle

Wartung (km/Mte)	Stunden	Arbeitskosten (Fr.)
15 000/12	0,9	131.-
30 000/24	1,6	232.-

Gesamtkosten für Wartung auf 180 000 km
15 000 km/Jahr 24,2 5973.-

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat feste	variable
15 000	60	427.-	329.-
30 000	43	427.-	658.-

Stundenansatz für TCS-Berechnungen: Fr. 145.- (BFS), Seat-Händler von Fr. 75.- bis Fr. 180.-

Umweltaspekte

Kohlenmonoxid (CO) **★★★★☆**, Kohlenwasserstoffe (HC) **★★★★☆**, Stickoxide (NO_x) **★★★★☆**

★★★★☆ Messlabor (Zyklus/Konstantfahrten): EMPA

«energieEtikette» (A-G) Kategorie C

CO₂-Emissionen (CH-Ø 204 g/km): 154 g/km (TCS-Messung)

Normverbrauch auf Prüfstand

	Städtisch	Ausserstädt.	Gesamt
TCS	8,8	5,0	6,4
Werk	8,2	5,1	6,2

Testverbrauch **★★★☆☆**

6,6 l/100 km Reichweite 682 km

Tankinhalt: 45 Liter

TCS TUW: Robert Emmenegger



Kurzbilanz

Gelungenes Styling innen wie aussen, attraktiver Preis, insgesamt grosszügiges Raumangebot, sehr gute Fahreigenschaften, hoher Level bei Komfort und Sicherheit, Verbrauch.

Dynamik leidet unter kleinem Motor, nicht optimale Variabilität, Beinfreiheit im Fond, Ablesbarkeit der Primärinstrumente, limitierte Übersichtlichkeit, Aufpreis für ESP.

Fortsetzung von Seite 29

Punkto einer anderen Leistung, und zwar jener des getesteten 1.4-Liter-Triebwerks, gibt es aber Abstriche. Zwar verfügt der Seat über ein Fahrwerk, das in dieser Klasse keinen Vergleich zu scheuen braucht, doch dieses hat bei der gebotenen Performance des 85-PS-Aggregats noch grosse Reserven. Namentlich der Durchzug unterhalb von 3500 Touren ist für ein so sportiv auftretendes Auto enttäuschend. Demgegenüber stehen der ausgewogene Federungskomfort, die präzise und agile Lenkung für ein gutes Handling sowie die exakte Schaltung. Sehr positiv sind auch die leistungsstarken Bremsen, welche den Seat Ibiza zum sicheren Partner machen, auch wenn doch einmal zuviel Temperament im Spiel sein sollte. Noch ein Wermutstropfen zum Schluss? Für das wichtige ESP sind in jeder Version 610 Franken extra zu berappen. Schade. <

Martin Michel Mäder

Seat Ibiza 1.4 16V Stylence: Detailübersicht

Innenraum

★★★★☆

Im Kleinwagen Seat Ibiza geniessen die Frontpassagiere viel Raum und das Gepäckabteil kann erheblich erweitert werden, doch beides geht zu Lasten der Fondinsassen. Das Interieur ist trotz aller optischen Dynamik wohnlich, es gibt diverse Staufächer und die Bedienbarkeit ist gut.

Komfort

★★★★☆

Obwohl kurze Unebenheiten spürbar durchzudringen vermögen, profitiert der Fahrkomfort vom Top-Fahrwerk das ausgewogen abgestimmt wurde. Die Polsterung der Sitze könnte noch etwas dicker sein. Auch auf der Autobahn bleibt das Geräuschniveau trotz des dann etwas brummen Motors angenehm niedrig.

Ausstattung

★★★★☆

Das gute Preis-Leistungs-Verhältnis ist einer der grossen Trümpfe des neuen Seat Ibiza. Positiv ist insbesondere, dass sich durch die in der Höhe verstellbaren Sitze und die axial wie verti-

kal einstellbare Lenksäule für alle Fahrerinnen und Fahrer die ideale Sitzposition finden lässt.

Fahrleistung

★★★★☆

Mit 85 PS aus 1390 cm³ fehlt dem Ibiza die Spritzigkeit. Immerhin läuft der 16-Ventiler kultiviert und hat gute Werte bei Abgasen und Verbrauch. Stärker sind noch ein 1.6-Liter-Benziner (105 PS) und ein 1.9 Diesel (105 PS, Partikelfilter). Erwartet wird eine schärfere Cupra-Linie mit 180 PS.

Fahreigenschaften

★★★★☆





Das Top-Fahrwerk verleiht dem Ibiza viel Agilität und Fahrspass. Die ideal unterstützende Lenkung lässt insbesondere hohe Kurventempi zu. Angenehm ist die exakte 5-Gang-Schaltung.

Sicherheit

★★★★☆

Für den ESP-Aufpreis gibt es punkto Sicherheit leichte Abzüge, doch sonst ist der Sicherheitsstandard des Ibiza hoch. Beim EuroNCAP-Crash-Test resultierte die Bestnote von 5 Sternen.

Im TCS-Vergleich

				
Preis (Fr.)	21 300.-	21 450.-	20 090.-	21 550.-
Hubraum (cm³)	1390	1368	1349	1364
Leistung (kW/PS)	63/85	70/95	63/86	66/90
Max. Drehmoment (Nm/min)	132/3800	125/4500	122/3500	125/4000
Verbrauch (l/100 km)	6,4 C ²	6,0 ¹ B ²	5,4 ¹ A ²	6,2 ¹ B ²
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	71	71 ⁵	-	72 ⁶
Betriebskosten (Fr./km)³	-.60	-.58	-.55	-.58
Wartungskosten⁴	★★★☆☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆
Test «Touring»	16/2008	9/2006 ⁵	-	19/2006 ⁶

¹ Wert laut Importeur ² Energieeffizienz laut Importeur ³ Bei 15 000 km/Jahr

⁴ Gesamtkosten auf 180 000 km bei 15 000 km/Jahr ⁵ Fiat Punto 1.3 JTD ⁶ Opel Corsa 1.4 Sport